

# L'ÉCHO

D U T R A N S P O R T

Avec vous sur la route du succès

JUIN 2013

[www.lechodutransport.com](http://www.lechodutransport.com)

## ROBERT BERNARD TRM, plus grosse usine de rechapage au pays!



- ▶ DOSSIER CAMIONS VOCATIONNELS : VEETTES DU MARCHÉ
- ▶ DOSSIER LUBRIFIANTS : NOUVELLES HUILES POUR LES CARBURANTS ALTERNATIFS

Volvo Trucks. Driving Success.®



# «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

Vivez les avantages Volvo lors d'un essai routier chez votre concessionnaire  
Volvo le plus près et visitez-nous à [volvotruckscanada.com](http://volvotruckscanada.com)

©2012 Volvo Group North America, LLC



## ACTUALITÉ

- 6. Ouverture du Centre de formation Hewitt
- 8. Inauguration de l'usine Robert Bernard TRM
- 10. Dernière chance pour s'inscrire au concours Air Pur
- 11. Nouveau c.a. à l'ACQ

## Dossier Camions vocationnels

- 12. Principaux produits sur le marché québécois
- 20. Flotte du mois : Jean Villeneuve Sablières

- 18. Nouvelles applications Loadlink
- 19. Camions et Remorques Maxim s'engage contre le cancer
- 22. Mécamobile s'installe à Vaudreuil
- 23. Normes de charges et dimensions 2013

## Dossier Lubrifiants

- 43. Nouveautés et produits vedettes
- 45. Propriétés des lubrifiants selon le carburant

# SOMMAIRE



- 47. Indice du fret Transcore
- 55. Volvo et le DME comme carburant

## CHRONIQUES

- 4. Éditorial : Une pénurie qui se concrétise
- 48. La chronique Import-Export
- 54. Chronique Stratégie d'approvisionnement
- 56. Gestion des ressources humaines
- 57. Profil : GoJit et Dicom aux courses
- 58. Carte postale : De retour au Japon
- 60. Échos de l'industrie
- 62. Sans détour d'Éric Descarries

## ASSURANCE CAMIONNAGE

**ASSURACTION**  
TRANSPORT EXPERT INC.



Cabinet en assurance de dommages  
Firm in damage insurance

[www.transportexpert.com](http://www.transportexpert.com)  
[info@transportexpert.com](mailto:info@transportexpert.com)

1 888 672-4647

JUN 2013 | VOL. 37 N° 05

**PRÉSIDENT ET ÉDITEUR**

Pierre Gravel | pgravel@bomartgroup.com

**RÉDACTEUR EN CHEF**

Guy Hébert | ghebert@bomartgroup.com

**COLLABORATEURS À LA RÉDACTION**Éric Cloutier, 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  
Geneviève Boucher | gboucher@bomartgroup.com**VICE-PRÉSIDENTE**

Ginette Marsolais | gmarsolais@bomartgroup.com

**COMPTABILITÉ**

Marie-Reine Dufresne | mrdufresne@bomartgroup.com

**ABONNEMENTS**Geneviève Boucher | gboucher@bomartgroup.com  
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  
No d'enregistrement 10809  
Retourner toute correspondance ne pouvant être livrée au Canada au :

**905, Michèle-Bohec, bureau 204****Blainville (Québec) J7C 5J6****Tél. : 450 435-3131 | Fax : 450 435-3884****www.lechodutransport.com**

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

**Par Guy Hébert**

## UNE PÉNURIE qui se concrétise

Depuis plusieurs années, les intervenants de l'industrie du transport parlent d'une rareté de jeunes chauffeurs pour prendre la relève des routiers plus âgés qui se préparent à la retraite. L'attrait de la route et des grands espaces pour les jeunes d'aujourd'hui ne semble pas aussi invitant qu'il l'était pour les générations précédentes. Il aura fallu une étude du Conference Board du Canada pour que le grand public commence à prendre au sérieux cette pénurie anticipée qui commence à se concrétiser.

Aux États-Unis où on compte actuellement environ 750 000 camions sur la route, l'*American Trucking Association* affirme qu'il manque présentement de 20 000 à 25 000 chauffeurs afin de combler les postes disponibles. Et si aucune mesure n'arrive à renverser la vapeur, ce chiffre pourrait atteindre 239 000 au cours de la prochaine décennie. Selon l'ATA, l'industrie du camionnage doit recruter près de 100 000 nouveaux chauffeurs annuellement pour répondre à la demande.

De son côté, le Conference Board, dans son analyse intitulée « *Understanding the Truck Driver Supply and Demand Gap and Its Implications for the Canadian Economy* » (Comprendre la différence entre l'offre et la demande de chauffeurs et ses répercussions sur l'économie canadienne), prévoit qu'il pourrait manquer de 25 000 à 33 000 chauffeurs d'ici 2020. Considérant que le transport routier représente une portion de 17 milliards dollars du produit intérieur brut (PIB) canadien et que son empreinte économique totalisait quelques 37 milliards \$ en 2011, les auteurs croient que cette pénurie aurait un impact important non seulement sur l'industrie des transports, mais sur l'économie du pays dans son ensemble.

Le transport routier de marchandises est responsables directement et indirectement de 480 000 emplois au Canada générant des salaires totalisant 24 milliards \$ et des revenus d'impôt de 4,2 milliards \$ et de taxes diverses de 4,1 milliards pour nos gouvernements, toujours selon cette étude commandée par l'Alliance canadienne du camionnage. Il semblerait que l'âge moyen des camionneurs est de 44,2 ans et que 20 % de tous les chauffeurs ont plus de 54 ans alors que seulement 12 % des conducteurs ont moins de 30 ans.

Au Québec, le transport routier représentait 3,1 milliards \$ au PIB en 2011<sup>(1)</sup> avec ses 126 496 véhicules lourds<sup>(2)</sup> sur la route et 38 613 emplois directs<sup>(3)</sup>. Le camionnage était en 2010 responsable de 58,7 % de toutes les importations et de 64,3 % de toutes les exportations des échanges bilatéraux avec nos voisins au sud. Les conséquences de cette pénurie demeurent vagues. Assisterons-nous à une recrudescence de trains routiers sur les routes ? Y-aura-t-il augmentation du rôle du transport ferroviaire ? Verra-t-on renaître le transport fluvial pour faire du cabotage sur le Saint-Laurent afin de desservir les régions plus éloignées ?

Ce ne sont là que quelques unes des questions que soulève le spectre de la pénurie. Ce n'est donc pas sans raison que des intervenants comme Camo-Route, les transporteurs eux-mêmes, l'Association du camionnage du Québec, les centres de formation en transport routier, Emplois Québec et autres commencent à se pencher sérieusement pour trouver des pistes de solution. En tant que principale voix de l'industrie au Québec, L'Écho du transport entend apporter sa contribution à cette recherche de réponses. Au cours des prochains mois, avec la collaboration de quelques partenaires, nous mettrons de l'avant diverses initiatives.

(1) : source *Ministère des transports du Québec*(2) : source *Société de l'Assurance Automobile du Québec*(3) : source *Statistique Canada*


# 24/7



« GRÂCE À GOODYEAR FLEET HQ, NOS CAMIONS REPRENENT LA ROUTE EN 2 HEURES, 16 MINUTES! »

STEVE GRAHAM – SCHNEIDER NATIONAL

Entre le moment de l'appel et de remise en route, le service d'assistance routière d'urgence 24/7 de Goodyear<sup>MD</sup> vise à remettre vos camions en route en aussi peu que deux heures. Et ce n'est là qu'un début à savoir comment Goodyear peut vous aider à améliorer la rentabilité de votre parc de camions. En outre, lorsque vous vous inscrivez sans frais au programme Fleet HQ<sup>MD</sup> de Goodyear, vous pouvez aussi compter sur un réseau national de plus de 2200 détaillants, sur un suivi et un rapport en matière de pneus, sur un programme national de prix, et plus encore.

Pour en savoir plus, composez le 1 800 FleetHQ  
ou visitez le [www.goodyeartrucktires.com](http://www.goodyeartrucktires.com).

**GOODYEAR**  
CONDUIRE EN GRAND

# HEWITT ÉQUIPEMENT

## investit 8 000 000 \$ dans son centre de formation

Par Guy Hébert

Le 16 avril dernier, Hewitt Équipement dévoilait qu'elle allait investir 8 000 000 \$ dans le centre de formation Hewitt et le lancement du site internet [www.formationhewitt.ca](http://www.formationhewitt.ca) afin de répondre aux besoins des mécaniciens d'équipements lourds de construction et miniers, de paveuses, de camions routiers ou hors route, d'équipements de manutention, de moteurs industriels et de techniciens de groupes électrogènes.

Le centre de formation Hewitt sera situé à Pointe-Claire où l'entreprise possède déjà des installations. Le centre occupera 55 000 pieds carrés et comprendra cinq baies de formation et cinq salles de classe pouvant accueillir les apprentis techniciens Hewitt et les clients désirant mettre à niveau leurs connaissances techniques des équipements CAT. Pour dispenser les diverses formations, Hewitt compte sur une équipe de 20 formateurs chevronnés totalisant plus de 200 années d'expérience comme formateurs et techniciens.

« Nous sommes convaincus que la formation technique est la clef pour notre service par excellence. Le programme de formation



▲ On voit ici un croquis du tout nouveau centre de formation qui sera érigé au coût de 8 000 000 \$

des apprentis techniciens Hewitt existe depuis 1959 et le centre de formation Hewitt nous permettra de poursuivre cette mission éducative en plus d'accueillir les clients cherchant à demeurer à la fine pointe et parfaire leur expertise dans un endroit propice à l'apprentissage», de dire Jim Hewitt, président du conseil et chef de la direction de l'entreprise.

« Le site internet permettra aux clients d'accéder à une vaste offre de formations

d'avant-garde dispensées par les formateurs expérimentés. Ces clients pourront inscrire leurs employés en ligne par le biais d'un calendrier convivial et facile d'utilisation. Tout est mis en place afin d'offrir de la formation supérieure à notre clientèle leur permettant d'optimiser la performance de leur main-d'œuvre et de leurs équipements», de conclure Stéphane Guérin, président et chef de l'exploitation de Hewitt Équipement.



▲ Le programme de formation des apprentis techniciens Hewitt permet aux participants de se familiariser avec tous les aspects du fonctionnement de la machinerie Hewitt


# Prenez la Route bleue

Faites rouler vos affaires au gaz naturel, un carburant économique et plus propre



➤ Économisez jusqu'à **40%** sur le prix du carburant\*

➤ Réduisez jusqu'à **25%** vos émissions de gaz à effet de serre\*

 Stations publiques de ravitaillement en gaz naturel liquéfié sur l'axe A-20/H-401 prévues d'ici la fin de 2013



LE VIRAGE BLEU VOUS INTÉRESSE ?  
514 324-4678 / 1 855 324-4678  
[gazmetro.com](http://gazmetro.com)

 **GazMétro**  
SOLUTIONS  
TRANSPORT

\* Chiffres fournis à titre indicatif seulement et basés sur des données historiques. Ils peuvent varier, entre autres, selon la taille du parc de véhicules lourds et l'évolution des prix du gaz naturel et du diesel.

# ROBERT BERNARD TRM

## fabriquera des pneus rechapés de qualité à Granby

Par Guy Hébert

Le 15 mai dernier, Groupe Robert Bernard a procédé à l'inauguration officielle de sa nouvelle usine de rechapage de pneus, Robert Bernard TRM, à Granby. Quelques trois millions de dollars ont été investis dans l'aménagement des nouvelles installations de 70 000 pieds carrés afin de créer la plus grande usine de pneus rechapés faisant usage des technologies de rechapage Michelin (TRM). Jocelyn Bernard, vice-président du Groupe Robert Bernard, a affirmé que cette usine témoigne de la grande confiance dans les technologies Michelin, une société avec laquelle

l'entreprise québécoise entretient des liens commerciaux solides depuis plus de 45 ans.

Jocelyn Bernard a profité de l'occasion pour souligner que 2013 marquait également les 50 ans de carrière de son frère aîné Gérard Bernard, président de la société familiale : « C'est lui qui est à l'origine de nos activités dans le domaine de pneus rechapés. Notre père n'y voyait aucun avenir et Gérard a quand même décidé de se lancer dans cette aventure en 1970. La nouvelle usine offre une capacité de production plus vaste et une plus grande capacité d'entreposage que nos anciennes installations. Les délais de production seront également grandement réduits, pour le bénéfice de nos clients. »

« Cette nouvelle usine, la huitième utilisant la technologie MRT au Canada et la plus grande, est la seule qui soit hybride, capable de produire des pneus rechapés de qualité tant par le procédé *Pre-Mold* que *Custom-Mold*. C'est en 1998 que Groupe Robert Bernard a choisi de se convertir à la technologie TRM. La demande de plus en plus croissante pour des pneus rechapés a forcé Groupe Robert Bernard à revoir la planification de ses activités de rechapage. La technologie TRM



## KENWORTH

Plus de 150 employés y évoluent dans un climat favorisant le travail d'équipe et bénéficient d'excellentes conditions d'emploi car Kenworth traite son personnel avec respect et souhaite entretenir avec lui une association durable.

### **REPRÉSENTANT DES VENTES DE CAMIONS NEUF CLASSE MOYENNE 5, 6, 7 & 8**

Vous maintenez et développez la clientèle d'un territoire défini. Vous vendez des véhicules neufs de poids lourds en vous assurant de cibler les besoins techniques des clients lors de la préparation de soumissions. Vous assurez le soutien administratif relié à la conclusion des transactions de ventes ainsi qu'à la livraison des véhicules.

Vous êtes bilingue, titulaire d'un DEC en administration en plus de posséder plusieurs années d'expérience dans la vente. Vous désirez mettre à profit vos connaissances mécaniques, vos habiletés de communication, d'écoute et informatique. De plus, vous possédez une voiture et êtes disponible selon le besoin de la clientèle. Vous êtes donc invité à postuler en ligne.

**POUR PLUS DE DÉTAILS, RENDEZ-VOUS SUR LE SITE WEB,  
SOUS LA SECTION CARRIÈRE AU :**

[www.kenworthmontreal.ca/carrière](http://www.kenworthmontreal.ca/carrière)  
7500, route Transcanadienne, Saint-Laurent (Québec) H4T 1A5

KENWORTH MONTRÉAL RESPECTE LE PRINCIPE DE L'ÉQUITÉ EN MATIÈRE D'EMPLOI.  
SEULS LES CANDIDATS RETENUS RECEVRONT UN ACCUSÉ DE RÉCEPTION.



▲ Les pneus usagés doivent passer plusieurs étapes d'une inspection minutieuse avant de procéder au rechapage.



▲ Le tapis rouge avait été déroulé pour accueillir les invités à l'inauguration de Robert Bernard TRM à Granby.



permet de confectionner des pneus aux sculptures incomparables et les plus hautes normes de qualité. Ces gommages et sculptures spécifiques à Michelin permettent de reproduire l'apparence et les performances du pneu neuf Michelin», de dire Harold Phillips, président de la division commerciale de Michelin Canada.

« La stratégie de développement de Michelin ne prévoyait pas l'implantation d'une nouvelle usine au Québec, mais plutôt en Ontario ou dans l'Ouest au Canada. Mais les frères Bernard se sont montrés si convaincants que nous sommes réunis ici aujourd'hui pour l'inauguration des facilités ultra modernes dont nous sommes vraiment très fiers. La production actuelle de l'usine est de 75 000 pneus par an mais sa capacité est de plus de 125 000. Cette alliance entre Michelin et le Groupe Robert Bernard nous permet de desservir tous les revendeurs Michelin qui n'ont pas de capacité de rechapage », ajoute Jocelyne Francoeur, le directeur des ventes de Michelin Canada qui revient au pays après avoir passé les cinq dernières années en France.

Les pneus reconstruits à Granby n'auront pas seulement l'apparence d'un pneu neuf, mais posséderont également un kilométrage se rapprochant des pneus neufs. La nouvelle usine emploiera une quarantaine de personnes et son aménagement a permis Robert Bernard TRM de recevoir le Grand Prix Distinction, la reconnaissance la plus prestigieuse remise par la Chambre de commerce de Granby-Haute-Yamaska.



- ✓ LOCATIONS JOURNALIÈRES, HEBDOMADAIRES, MENSUELLES.
- ✓ LOCATIONS SAISONNIÈRES
- ✓ LOCATIONS DE CAMION ET DE REMORQUE



Porteur (classe 5)



Porteur (classe 3)



Porteurs Réfrigérés (classe 3)



Tracteur avec couchette



Tracteur de ville



Remorques sèches



Remorques Réfrigérés

**APPELEZ**  
**514-354-9140**

VANCOUVER  
PRINCE ALBERT  
BRANDON

CALGARY  
REGINA  
WINNIPEG  
MONTREAL

EDMONTON  
SASKATOON  
MISSISSAUGA

CAMIONS ET REMORQUES

**MAXIM**

[www.maximinc.com](http://www.maximinc.com)

# Dernière chance pour s'inscrire au concours Air Pur 2013

Par Guy Hébert

L'Association des mandataires en vérification mécanique du Québec (ASMAVERMEQ) tiendra son 22<sup>e</sup> congrès annuel les 5 et 6 septembre prochains au Fairmont Le Manoir Richelieu dans la région de Charlevoix. À cette occasion, l'ASMAVERMEQ remettra encore une fois son prix Air Pur, offert en partenariat avec *L'Écho du transport*, à la flotte de camions considérée la plus propre au plan environnemental, en fonction de la qualité de l'entretien des camions. Les gestionnaires de flottes et les entreprises de transport ont jusqu'au 12 août pour s'inscrire.



**KENWORTH**

Plus de 150 employés y évoluent dans un climat favorisant le travail d'équipe et bénéficient d'excellentes conditions d'emploi car Kenworth traite son personnel avec respect et souhaite entretenir avec lui une association durable.

## **DIRECTEUR ADJOINT AUX PIÈCES** **succursale de Saint-Jérôme**

Mettant à profit votre Leadership et votre solide expérience en supervision vous serez appelé à planifier, organiser, contrôler, diriger et coordonner les activités d'achat, d'entreposage et de vente de pièces de véhicules lourds, en vue de réaliser les objectifs de fonctionnement de la succursale de Saint-Jérôme, à l'intérieur d'un budget établi à chaque année avec le Directeur des pièces.

Vous avez plus de 5 ans d'expériences en gestions d'activités d'approvisionnement et/ou de vente de pièces en plus d'être un bon communicateur, avoir de l'entregent, d'être bilingue et d'avoir de bonnes connaissances informatiques. Vous êtes donc invité à postuler en ligne.

**POUR PLUS DE DÉTAILS, RENDEZ-VOUS SUR LE SITE WEB,  
SOUS LA SECTION CARRIÈRE AU :**

[www.kenworthmontreal.ca/cariere](http://www.kenworthmontreal.ca/cariere)  
7500, route Transcanadienne, Saint-Laurent (Québec) H4T 1A5

KENWORTH MONTRÉAL RESPECTE LE PRINCIPE DE L'ÉQUITÉ EN MATIÈRE D'EMPLOI.  
SEULS LES CANDIDATS RETENUS RECEVRONT UN ACCUSÉ DE RÉCEPTION.

Les principaux critères du concours Air Pur 2013 sont :

- Gestion et rotation adéquate des pneus afin de minimiser l'usure irrégulière;
- Tests d'huile réguliers afin de détecter plus rapidement les contaminants dans le moteur et réduire la pollution;
- Qualité des huiles et respect des intervalles de vidange recommandés;
- Alignement des essieux des camions et des semi-remorques afin d'éviter la résistance au roulement et ses conséquences;
- Présence de systèmes électroniques limitant la vitesse afin d'amoindrir la consommation et la pollution;
- Ajouts d'aérodynamisme comme des carénages aérodynamiques sur le toit et les côtés afin d'augmenter l'efficacité énergétique;
- Usage de changements de rapports progressifs qui augmentent l'efficacité énergétique.

Pour s'inscrire, il suffit de faire parvenir un document explicatif au plus tard le 12 août 2013, à : Joseph Bavota, ASMAVERMEQ, 2516 de la Laurentie, Sherbrooke Québec J1J 1L4 ou par courriel à [jbavota@abacom.com](mailto:jbavota@abacom.com).

# LE CONSEIL DE L'ACQ

Par Guy Hébert



Le 4 mai dernier, l'Association du camionnage du Québec (ACQ) tenait son assemblée générale annuelle au Fairmont Le Manoir Richelieu de Pointe-au-Pic et les membres présents ont profité de l'occasion pour procéder à l'élection du conseil d'administration de l'organisme. Le nouveau c.a. sera toujours présidé par Bernard Boutin, président de Groupe Boutin inc. et comprend trois nouvelles figures : Annie Fortin, Rock Patry et Simon Hendricks.

Voici donc la composition du conseil d'administration de l'ACQ qui guidera les destinées de l'organisme en 2013 – 2014 :

## Comité exécutif

**PRÉSIDENT :** Bernard Boutin, Groupe Boutin inc.

**1<sup>ère</sup> VICE-PRÉSIDENTE :** Victoria Deans, Transport W.J. Deans inc.

**VICE-PRÉSIDENTS :** Pierre Aubin, L'Express du midi inc. /

Les Transports Audec inc. / Les Transports Delson Itée  
René Rouillard, Transport Bessette et Boudreau inc.

**TRÉSORIER :** Patrick Turcotte, Groupe TYT inc.

**SECRÉTAIRE :** Martin Dupuis, Transport Watson Montréal Itée

**ADMINISTRATEURS :** Daniel Brulotte, Transport Jean-Marie Bernier inc.

John Burrowes, Burrowes Courtiers d'assurances

Alain Caron, C.A. Déménagement inc.

Norbert Demers, Transport O.S.I. inc.

Éric Gignac, Groupe Guilbault Itée

Simon Hendricks, Société des alcools du Québec

Rock Patry, Rock et Pauline Patry Transport

Michel Robert, Groupe Robert inc.

Marc Cadieux, p.-d.g. de l'ACQ



- ✓ UN SERVICE AVEC UNE VISION LOCALE ET DES CAPACITÉS NATIONALES.
- ✓ DES SOLUTIONS TAILLÉES SUR MESURE POUR CHAQUE CLIENT.
- ✓ DES SOLUTIONS RAPIDES ET EFFICACES EN TOUT TEMPS.
- ✓ UNE ÉQUIPE AVEC DES DÉCENNIES D'EXPÉRIENCES ET D'EXPERTISES.

## MODÈLES POPULAIRES EN LOCATION



**APPELEZ**  
**514-354-9140**

VANCOUVER    CALGARY    EDMONTON  
PRINCE ALBERT    REGINA    SASKATOON  
BRANDON    WINNIPEG    MISSISSAUGA  
MONTREAL

CAMIONS ET REMORQUES

**MAXIM**

[www.maximinc.com](http://www.maximinc.com)

# DES VÉHICULES LOURDS à multiples vocations

Par Guy Hébert

Les camions à vocation spécialisée, mieux connu sous le nom de vocationnels dans l'industrie, sont des camions utilisés pour des activités requérant un véhicule robuste et polyvalent dans diverses conditions sur la route et hors route. Que ce soit pour le déneigement, la construction, le transport de vrac de sable, le béton, les huiles, les produits pétroliers et alimentaires ou tout autre chargement lourd, les camions vocationnels doivent offrir des niveaux de performance élevée en tout temps. Dans les pages de ce dossier, vous découvrirez certains des modèles populaires des principaux manufacturiers de camions.

## Camion Mack

La série Mack Granite présente des camions parmi les plus populaires de la planète avec un châssis conçu pour les conditions difficiles et un moteur à la fois puissant et peu énergivore. Ce camion pourvoit le muscle lorsque c'est nécessaire avec le moteur Mack MP et ses 325 à 485 chevaux vapeurs. La série Granite



Série Mack Granite

offre la polyvalence pour un grand nombre d'applications avec ses multiples configurations.

## Camions Kenworth

Jour après jours, le camion Kenworth T880 est polyvalent et extrêmement fiable, apte à réaliser les travaux les plus difficile efficacement. Le T880 offre la productivité et des économies d'opération permettant à toute



Votre avantage...  
...notre expérience 48 ans

**Tél: 450.689.1962**  
**1.888.LAURIN**  
(528.7461)

[twitter.com/laurin\\_inc](https://twitter.com/laurin_inc)  
[www.facebook.com/laurin.machineries](https://www.facebook.com/laurin.machineries)  
[www.youtube.com/user/machlaurin](https://www.youtube.com/user/machlaurin)  
[www.laurin-inc.com](http://www.laurin-inc.com)

**Manufacturier de système hydraulique pour conteneur trans-roulier**

- Remorques 3 essieux
- Remorques 4 essieux
- Remorques double
- Plates formes fixes
- Plates formes amovibles

\*Atelier de service et réparation







**Soyez prêt à travailler!**  
**Hewitt a le CT660**  
**qu'il vous faut**

**Nombreux camions CT660 en inventaire** ayant des spécifications différentes afin de répondre à vos besoins.

**Communiquez avec nous dès aujourd'hui pour obtenir plus d'informations.**

*Hewitt*



**hewitt.ca | 1 855.CAMION4**

*Service par Excellence*

entreprise d'évoluer rapidement. Transport de vrac, transport forestier, camion à déchets, bétonnière, citerne ne sont que quelques unes des configurations de ce modèle que Kenworth considère comme étant le plus versatile sur le marché.

### Camions Peterbilt 348

Voici deux modèles Peterbilt 348 qui sont principalement utilisés dans l'industrie de la construction : bétonnières, bennes basculantes, grues, tracteurs-fardiers, déneigement et quelquefois comme camion à rebut.



Le nouveau camion Modèle 567 de Peterbilt offre une durabilité éprouvée et la versatilité à laquelle les clients s'attendent avec des avantages comme sa cabine en aluminium conçue pour des conditions de service sévère, comprenant de l'espace intérieur procurant le confort au conducteur et une productivité accrue.

Le BBC de 116 pouces offre une fabrication supérieure avec une variété de configurations pour l'excavation, disponible avec un moteur MX Paccar, un châssis simple extra résistant et un système électronique multiplex ainsi qu'une cabine rivetée de type aviation 100% aluminium et un capot incliné pour une meilleure vision.

### Cat CT660

Hewitt Équipement a passé des centaines d'heures sur le terrain à demander à ses clients de décrire le camion idéal. Les concepteurs Hewitt ont accompagné des opérateurs dans leur travail afin de recueillir



leurs observations. Que ce soit au niveau des spécifications techniques ou du confort, de la visibilité ou de la performance, le tour du camion a été effectué avec des camionneurs. Cette consultation a donné naissance au CAT CT660, conçu pour accomplir les travaux exigeants du monde d'aujourd'hui.

 A large advertisement for Mack trucks. On the left is the Mack logo featuring a bulldog on a shield with the word "Mack" in script. On the right is a white Mack concrete mixer truck parked in a large industrial building under construction. The background shows the steel framework of the building.
 

**BÂTI COMME UN MACK**  
**LE SECRET LE MIEUX GARDÉ DE L'INDUSTRIE**

**CAMIONS** **LOURDS** **DE** **MONTRÉAL**

**514 685-9444**  
info@camionsmontreal.com

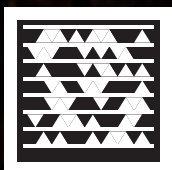


Serious trucks.™



# LES COURBES LE RENDENT EFFICACE. LE PROFIL NOUS DISTINGUE.

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



## SUR LA ROUTE?

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

WS/MC-A-449. Les spécifications sont sujettes à modification sans préavis. Western Star Truck Sales, Inc. est homologué ISO 9001:2008 et ISO 14001:2004. Droits d'auteur © 2013 Daimler Trucks North America LLC. Tous droits réservés. Western Star Truck Sales, Inc. est une filiale de Daimler Trucks North America LLC, une entreprise du groupe Daimler.

## Plates-formes et équipements divers

Laurin inc. conçoit et fabrique des équipements environnementaux tels que des systèmes à treuil hydraulique pour conteneur de type roll-off et des plates-formes pour camion, de 20 à 30 pieds de longueur avec une capacité de 40 000 à 70 000 livres. Ces systèmes sont disponibles en plusieurs configurations. Les produits sont reconnus comme étant parmi les plus robustes et durables de l'industrie. Parmi les équipements offerts, on retrouve :

- Crochet d'arrimage mécanique ou pneumatique.
- Crochet arrière pour remorque.
- Contrôle intérieur pneumatique.
- Extension arrière hydraulique.
- Avertisseur de marche arrière.

- Coffre de rangement en acier ou en aluminium.
- Rouleau à toile manuel ou hydraulique.
- Dépositaire autorisé du système de rouleau à toile Roll-Rite en profil d'aluminium léger avec commande manuelle et télécommande à distance.



▲ Volvo



▲ Freightliner

## Camions Volvo

Après avoir consulté ses clients pour connaître leurs besoins réels, le résultat est ce que Volvo considère comme le meilleur camion vocationnel qui soit, le Volvo VHD. Avec sa cabine spacieuse offrant confort et une meilleure productivité pour le chauffeur, avec de l'espace entre les bancs et de l'entreposage pour les effets personnels, une insonorisation rendant le tout aussi silencieux qu'une automobile, le Volvo VHD est un camion d'une force inégalée et d'une fiabilité éprouvée, requérant peu d'entretien.



▲ On retrouve sur ce véhicule le système 60,000lb L-6024 sur un camion 24 pieds de long avec l'extension arrière, l'unité de contrôle à l'intérieur de la cabine et le rouleau à toile Roll-Rite.

## Freightliner

Le chef de file des camions vocationnels de Freightliner, le Coronado SD est un modèle robuste à l'extérieur et très confortable dans l'habitacle. Avec ses 350 à 600 chevaux vapeurs, le Coronado SD est entièrement dédié aux tâches ardues, aussi difficiles soient-elles.

## Western Star

Le camion de transport en vrac Bulk Hauler 4800SB de Western Star offre un profil aérodynamique jumelé à la robustesse et de la fiabilité pour tous genres de besoins.

Quelque soit le travail, la bétonnière 4900FS Mixer de Western Star offre une combinaison unique de puissance, durabilité et fiabilité.



Western Star ▲

les revêtements  
**AGRO**

La référence depuis 25 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

# VOUS NE LIVREZ PAS DES CUPCAKES!



Le Granite® de Mack® est prêt pour le travail. Un vrai travail, dur, exigeant. Et peu importe ce que vous lui mettez sur le dos, une benne, un châssis roll-off ou une bétonnière, il est prêt à tout.

Mack est un fier partenaire de **BRIDGESTONE**



[MackTrucks.com](http://MackTrucks.com)

# Nouvelles caractéristiques pour les abonnés **LOADLINK**

Par Guy Hébert

Le 19 avril dernier, TransCore Link Logistics dévoilait les nouvelles caractéristiques de ses produits LoadlinkNet, LoadlinkWeb et LoadlinkMobile, exclusivement pour ses abonnés. Ces derniers ont déjà accès au plus robuste réseau d'appariement de cargaisons d'Amérique du Nord et, avec cette annonce, ils disposent de multiples améliorations dont des affichages dans 270 villes au Mexique, de nouveaux types de véhicules pour plus de capacités d'appariement, 14 attributs d'affichage pour un meilleur filtrage des

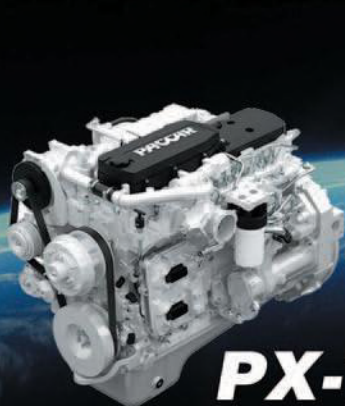
possibilités (par exemple matières dangereuses, trois essieux, transport réfrigéré), des codes provinciaux mis à jour pour répondre aux normes canadiennes ainsi que des outils de communication améliorés.

« La fonctionnalité de notre système canadien d'appariement de cargaisons continue d'avancer à un rythme rapide », déclare Claudia Milicevic, directrice générale de TransCore Link Logistics. L'équipe technique de TransCore a entamé le développement

de ces nouveautés en réponse directe à l'information provenant des clients.

Conçu pour les transporteurs, les routiers autonomes, les courtiers de fret et les intermédiaires, Loadlink permet à ses utilisateurs de trouver des cargaisons, des charges entières, des camions et du fret sur la source d'information la plus importante et la plus respectée d'Amérique du Nord en ce qui a trait aux cargaisons et aux camions disponibles.

## La nouvelle génération moteurs **PACCAR** c'est un regard vers l'avenir!



**PX-7**



**PX-9**



**MX-13**

**Camions**  
**Excellence**  
**Peterbilt inc.**  
[www.excellence-peterbilt.com](http://www.excellence-peterbilt.com)

Un seul numéro, trois adresses

**514-861-PETE** (7383)

Ste-Julie - Laval - St-Jacques-le-Mineur

Venez nous rencontrer les 16,17 et 18 août 2013 au car nous en sommes le présentateur officiel.



# MAXIM S'ENGAGE dans la lutte au cancer

Par Guy Hébert

Camions et remorques Maxim organise annuellement un barbecue à son siège social de Winnipeg afin de recueillir des fonds pour des œuvres caritatives. Le 29 mai dernier, l'événement a accueilli un record de 600 personnes, ce qui a permis à l'entreprise de ramasser 16 500 \$ pour diverses œuvres. «La sélection de nombreux prix pour les tirages nous a vraiment aidé à attirer plus de monde et à augmenter les sommes générées par ce rendez-vous», de dire Steve Young, vice-président aux pièces chez Maxim et le responsable de

l'organisation du barbecue cette année. «Nous devons une fière chandelle à tous nos vendeurs et nos fournisseurs pour leur collaboration.»

Tous les fonds générés par le barbecue 2013 seront remis à la Fondation *CancerCare* du Manitoba par le biais de sa campagne «*Challenge for life*». Les sept membres de l'équipe de Camions et Remorques Maxim participant à ce défi ont déjà surpassé leur objectif en ayant recueilli plus de 48 000 \$ jusqu'à présent. Cette campagne a pris fin le 8 juin 2013 avec une marche de 20 km.



Plus de 600 personnes ont assisté au barbecue annuel de Camions et Remorques Maxim au centre social de l'entreprise à Winnipeg le 29 mai dernier.



## Supérieur<sup>MD</sup> Propane

Notre  
énergie,  
un gage  
de service

- » Nous avons **plus de 30 ans d'expérience** dans le domaine de l'auto propane.
- » Des **unités de remplissage peuvent être installés** chez nos clients.
- » **114 sites d'approvisionnement au Québec** chez nos partenaires revendeurs.
- » Supérieur Propane est aussi en mesure de combler tous vos besoins en propane soit : **Chauffage, carburant, construction, industriel, résidentiel.**



**Choisissez la solution Verte**

Contactez notre spécialiste  
Jean Claude McNicoll  
au 514 796-9761  
Sans frais 877 873-7467

# UN VENT D'EXPANSION

## souffle sur les dunes de la Sablière Jean Villeneuve

Par Mario Dubois

**Un vent d'expansion souffle sur les dunes de la Sablière Jean Villeneuve à Terrebonne depuis une quinzaine d'années. L'un des plus gros gestionnaires et transporteurs de sable de la couronne nord de Montréal a vu sa flotte quintupler depuis 1997.**

Le chiffre d'affaires est passé de moins d'un million à plus de 12 millions de dollars entre 1995 et 2013 en considérant les activités de transport (50%), d'excavation (30%) et de déneigement (20%). Le développement du train de banlieue et des infrastructures routières dans les régions des Laurentides et de Lanaudière a largement contribué à cette croissance.

« On génère des revenus sur plusieurs fronts dans un chantier durant cette période. Nous en sommes maintenant davantage à consolider les acquis. On continue à avoir du plaisir

à faire ce dans quoi on excelle » souligne Jean Villeneuve, l'âme dirigeante depuis 1997, en relève à son père Pierre qui avait fondé l'entreprise familiale en 1968. La pme dessert notamment les particuliers, les entrepreneurs, les municipalités et le ministère des Transports du Québec évoluant surtout au nord de Laval.

Le flair mercantile du patron de Sablière Jean Villeneuve et l'explosion de la demande des deux dernières décennies l'incitent graduellement à se doter d'une flotte de matériel roulant terrestre lui garantissant une grande

autonomie. Voilà 18 ans, la compagnie du père du propriétaire actuel comptait à peine quatre véhicules routiers. Aujourd'hui, c'est une vingtaine d'unités. Elles sont relativement récentes (entre 2005 et 2010 en moyenne).

Le groupe possède cinq camions dompeurs de 10 roues à trois essieux affichant des marques comme Sterling (2007, moteur Caterpillar, transmission automatique, 2007, moteur Mercedes 430, transmission 18 vitesses), Kenworth (1999, moteur Caterpillar 550, transmission 18 vitesses) et Peterbilt (2006, moteur 330 Paccar, transmission 18 vitesses, une citerne 2007, moteur 340 Paccar, transmission 18 vitesses).

Il y a aussi cinq camions dompteurs de 12 roues à quatre essieux. Les produits Sterling ont encore obtenu la préférence de l'actionnaire : Sterling 2009 (moteur 430 Mercedes, transmission automatique), Sterling 2008 (moteur 430 Mercedes, transmission automatique), Sterling 2004 (moteur C12 Caterpillar, transmission 18 vitesses), Sterling 2002 (moteur C12 Caterpillar, transmission 18 vitesses).

La direction privilégie depuis peu un modèle à quatre essieux du fabricant Volvo (VHD 2014, moteur Volvo 435 Mercedes, transmission automatique). Le positionnement de la pompe frontale (Sterling n'en fabrique plus depuis 2009) et l'économie d'énergie du moteur diesel (100 à 120 litres par jour) ont

Exploiter une sablière exige de l'expertise et de la machine de premier plan afin de rentabiliser les investissements et protéger l'environnement.





▲ La flotte de véhicules routiers a quintuplé depuis une quinzaine d'années.

pesé lourd dans la balance. Les véhicules plus âgés sont réaffectés au déneigement à la fin de leur vie utile.

Les trois fardiens J.C Trailer 2005 (trois essieux), J.C. Trailer 2003 (quatre essieux) et Shop Lowbo 1982 (deux essieux) occupent une place de choix. La plateforme Topkick GMC 1996, la camionnette Ford DRW 199 (moteur V-10 automatique) et les cinq semi-remorques Stargate (quatre unités d'une capacité d'une trentaine de tonnes à trois essieux forts appréciés pour manœuvrer dans des espaces réduits) et Cobra (1) complètent le tableau.

Les équipements de transport et d'excavation disposent d'un stationnement de 100 000 pieds carrés en pleine campagne le long de la rue Curé-Barrette à Terrebonne. Le siège social du transporteur loge sur ce terrain dans un bâtiment de 10 000 pieds carrés, à proximité d'un garage de 40 000 pieds carrés. Parce qu'il n'y a plus d'espace pour le faire malgré les trois agrandissements, en décembre 2013, la division camionnage de la compagnie ouvrira un nouveau centre d'entretien et de réparation mécanique des camions (10 000 pieds carrés) dans le parc industriel de Sainte-Anne-des-Plaines en face du dépôt à neige.

Les installations d'origine sont enclavées sur l'immense terre familiale sise à Terrebonne qui accueille trois « plans » de matières premières. La Sablière Jean Villeneuve regorge de sable de classe A de type MG-112 et de terre végétale (top soil). Le territoire détient des réserves sablonneuses de l'ordre de 50 ans. Mais l'exploiter exige une expertise, une logistique et une gestion beaucoup plus complexes qu'il n'y paraît. Faut respecter les normes environnementales aussi contraignantes que celles de l'industrie forestière.

Le sol est réaménagé après son usage. L'équipe chargée de la coupe des arbres et du creusage (jusqu'à quatre mètres pour ramasser le sable) s'occupe du reboisement et de la reconversion du territoire après coup. S'il est impossible de « replanter » sur les surfaces utilisées, elles peuvent être remblayées et louées à des fins agricoles. Les parties souterraines inondées à la suite de l'exploitation et les zones humides protégées bénéficient d'un traitement spécial et d'une nouvelle vocation. Elles sont données (moyennant des crédits d'impôts) à certaines municipalités (comme Saint-Lindes-Laurentides) qui les transforment par exemple en espaces verts, en parcs publics.

Les mesures en faveur de la protection de l'environnement ne s'arrêtent pas là. Le

site accepte et recycle les dépôts de terre provenant des entrepreneurs et des particuliers. On s'en sert pour remplir les tranchées résultant de l'extraction du sable. On produit aussi le fameux top soil dont l'épandage est fréquent au moment de refaire la pelouse (sous les rouleaux de tourbe) des immeubles résidentiels et commerciaux.

« Nous essayons d'utiliser et de récupérer tout ce que l'on peut pour maximiser nos investissements en maintenant l'équilibre dans la nature », explique le président de la Sablière Jean Villeneuve qui s'efforce en plus de « travailler de jour et très peu le week-end » afin de réduire au minimum la production de poussière et de bruit aux abords du quartier résidentiel avoisinant.

L'homme d'affaires de 45 ans prend bien soin de cette portion de territoire qui « a fait vivre » la famille depuis quatre générations. Fils d'agriculteur, son père Pierre donne le coup d'envoi « plus business » en 1951 en se portant acquéreur d'un camion de transport de lait avant d'amorcer les livraisons en vrac au moment de la construction de l'autoroute 15 en 1968.

Sept ans plus tard, le paternel commence à vendre du sable, après avoir acheté la terre où vivait l'arrière-grand-père. « Dans le temps, mon père livrait peut-être une dizaine de voyages par mois », relate le fils, Jean Villeneuve. « Moi, enchaîne-t-il, j'ai juste exploité le filon de façon plus intensive en y greffant des activités connexes. Ça fera bientôt 20 ans. J'ai déjà beaucoup accompli. Je ne regarde pas trop en avant. » L'avenir, pour lui, c'est maintenant. « On verra ce qu'en feront les enfants... »



▲ Le chiffre d'affaires de l'entreprise est passé de moins d'un million de dollars à plus de 12 millions de dollars entre 1995 et 2013, signale son président Jean Villeneuve.

# MÉCAMOBILE INAUGURE SON GARAGE de Vaudreuil-Dorion



**DRIVE PRODUCTS**

Hydraulique • Transfert de vrac liquide ou sec • Échangeurs de chaleur & refroidisseurs • Arbres de commande

**APPELÉZ-NOUS SANS FRAIS • 1.800.361.9291**

CONCEPTION • DE SYSTÈMES • FABRICATION • INSTALLATION • RÉPARATION

**DRIVE PRODUCTS**

**30 YEARS**  
MOVING INDUSTRY FORWARD

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

[www.driveproducts.com](http://www.driveproducts.com)

Mécamobile, une entreprise fondée en 1976 par Gilles Lafleur et spécialisée dans la réparation de véhicules lourds et de groupes électrogènes, inaugure son nouveau garage de 13 000 pieds carrés avec cinq portes de garage à Vaudreuil-Dorion. Il s'agit de la concrétisation d'un projet de 2,5 millions de dollars pour son président Frédéric Lafleur, fils du fondateur. Le 27 mai dernier, plus de 150 clients étaient présents sur les lieux pour une barbecue qui marquait l'ouverture des nouveaux locaux. Des fournisseurs étaient également présents et certains d'entre eux avaient monté des stands pour présenter leurs produits aux convives.

Mécamobile opère toujours dans ses installations originales de Salaberry-de-Valleyfield où l'on retrouve un garage de 10 000 pieds carrés et 10 portes. De plus, comme le veut son nom, Mécamobile possède cinq véhicules entièrement équipés afin d'offrir un service de mécanique mobile aux clients en faisant la demande et requérant un dépannage rapide et urgent.

Frédéric Lafleur, qui est aussi président de l'Association des mandataires en vérification mécanique du Québec (ASMAVERMEQ), étaient bien heureux de constater que ses clients étaient venus en si grand nombre pour l'encourager. Il a confié la gérance de ce tout nouveau garage à Patrick Bélanger. Avec cette nouvelle expansion, Mécamobile compte maintenant 35 employés.



21<sup>e</sup> édition

# Réglementation québécoise des normes de charges et dimensions 2013



## POUR UN TRAVAIL

## bien fait!

Présentée par :

**Transports**  
**Québec** 

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

En collaboration avec :

**CK**  
**logistics**  **DRIVE**  
PRODUCTS  **Brossard**  
Location de camions

**remtec**  **Robert**  
**Bernard**  
TRM Inc.  **THERMO KING**  
**EST DU CANADA**

## UN OUTIL À CONSERVER ISSU D'UNE COLLABORATION DE LONGUE DATE

C'est grâce à la collaboration continue du Ministère des Transports du Québec depuis maintenant 21 ans que *L'Écho du transport* publie annuellement en exclusivité une version abrégée du **Guide des normes des charges et dimensions des véhicules routiers**. Ce Guide, qui sera également disponible sur le site internet [www.lechodutransport.com](http://www.lechodutransport.com) est concentrée principalement sur les éléments traitant de véhicules lourds de la version officielle du Guide 2013.

*L'Écho du transport* remercie Jacques Chapdelaine, chef du Service de la normalisation technique à la Direction du transport routier des marchandises et Geneviève Bouffard, conseillère aux communications de la Direction des communications ainsi que tout le personnel du MTQ pour leur collaboration.

Vous avez donc entre les mains un outil de référence à conserver.

**Guy Hébert**  
Rédacteur en chef  
*L'Écho du transport*

**L'ÉCHO**  
**D U T R A N S P O R T**  
Avec vous sur la route du succès

## AVERTISSEMENT

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

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

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

**Transports**  
**Québec**



Pour obtenir des exemplaires de cette charte, communiquez avec nous.  
Téléphone : 450 435-3131 • Télécopieur : 450 435-3884  
Courriel : [ghebert@bomartgroup.com](mailto:ghebert@bomartgroup.com)  
Internet : [www.lechodutransport.com](http://www.lechodutransport.com)

Pour tout renseignement relatif à cette réglementation, communiquez avec :  
**Ministère des Transports du Québec**  
1 888 355-0511 • Internet : [www.mtq.gouv.qc.ca](http://www.mtq.gouv.qc.ca)

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

21<sup>e</sup> édition, juin 2013

## SECTION 1

### INTRODUCTION

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

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

# DES QUESTIONS CONCERNANT LE CAMIONNAGE ?

Information disponible sur le site Web du ministère  
des Transports du Québec au [www.mtq.gouv.qc.ca](http://www.mtq.gouv.qc.ca)

- Arrimage des charges
- Camionnage en vrac
- Camionnage international
- Charges et dimensions
- Info camionnage
- Documents d'expédition/connaissance
- Limiteurs de vitesse
- Loi - Véhicules lourds
- Matières dangereuses
- Permis spéciaux
- Réseau de camionnage



Information disponible sur le site Québec 511  
au [quebec511.info](http://quebec511.info)

- Entraves liées aux charges et dimensions
- Hauteurs libres sous les ponts et viaducs du Québec
- Nouveaux chantiers
- Ponts et viaducs faisant l'objet de limitations de poids

UN  
**QUÉBEC**  
POUR TOUS

Transports  
**Québec**



## DÉFINITIONS

## Diabolo



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

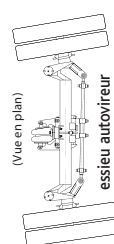
## Empattement

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



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

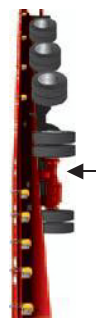
## Essieu autovireur



(Vue en plan)

essieu autovireur

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



## Essieu « donkey »

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

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



## Essieu simple

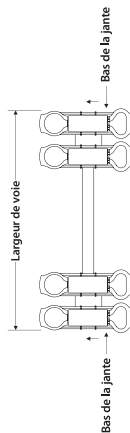
Un essieu qui répartit une masse pouvant être mesurée sous ses roues.



## Fabricant du véhicule

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

## Largeur de voie d'un essieu



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

## PNBE ou CAWR

MANUFACTURER'S / FABRIQUEUR'S MARK	
TYPE:	DATE:
CAWR / PNBE:	KG VS. N/NTV:
CAWR / PNBE: KG	TERRE / PNEU / DIMENSION: R17H / JANTH / PNEU / PNEU
CAWR / PNBE: PNEU / PNEU / PNEU / PNEU / PNEU / PNEU	CAWR / PNBE: PNEU / PNEU / PNEU / PNEU / PNEU / PNEU

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

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

## Porte-à-faux



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

## Remorque



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

## Semi-remorque



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

## Tandem



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

#### Tandem avant

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



#### Tracteur

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



semi-remorque

#### Tridèm (essieu triple)

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



#### Tridèm équivalent (groupe d'essieux équivalent à un essieu triple)

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



essieu relevable

#### Véhicule-remorqueur

Un véhicule automobile qui est utilisé pour tirer une remorque.



véhicule-remorqueur

remorque

## SECTION 3

# DIMENSIONS MAXIMALES AUTORISÉES

## 3.1 LONGUEURS MAXIMALES AUTORISÉES

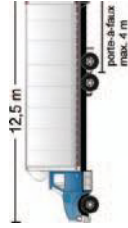
### Chargement compris

Type de véhicule

Longueur maximale autorisée (chargement compris)

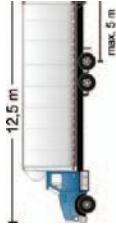
Particularités et dispositions transitoires

Ce maximum de 12,5 m est diminué à 11 m lorsque la longueur maximale du porte-à-faux excède 4 m.



Cette disposition s'applique jusqu'au 31 décembre 2014.

Ce maximum de 12,5 m est diminué à 11 m lorsque la longueur maximale à partir du centre du dernier essieu jusqu'à la partie extrême arrière du véhicule, y compris le chargement, excède 5 m.



assemblé avant novembre 1998

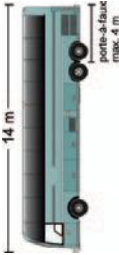
Ce maximum de 12,5 m est diminué à 11 m lorsque la longueur maximale du porte-à-faux excède 4 m.

Ce maximum de 4 m du porte-à-faux exclut la longueur de l'atténuateur d'impact.



véhicule muni d'un atténuateur d'impact à l'arrière et utilisé comme véhicule de protection

Ce maximum de 14 m est diminué à 11 m lorsque la longueur du porte-à-faux excède 4 m.



Autobus

Cette disposition s'applique jusqu'au 31 décembre 2014.

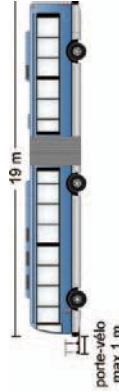
Ce maximum de 14 m est diminué à 11 m lorsque la longueur maximale à partir du centre du dernier essieu jusqu'à la partie extrême arrière du véhicule, y compris le chargement, excède 5 m.



assemblé avant novembre 1998

Autobus articulé

Ce maximum de 19 m exclut la longueur du porte-vélo s'il n'exécède pas de 1 m l'avant de l'autobus.



Sans chargement		Longueur maximale autorisée (sans chargement)	Particularités et dispositions transitoires
Type de véhicule			
Semi-remorque munie de l'une des catégories d'essieux suivantes:	<ul style="list-style-type: none"> <li>essieu simple</li> <li>tandem</li> <li>tridem</li> <li>B.44 ou B.45</li> </ul>		
Remorque avec diabolo			Ce maximum de 14,65 m n'inclut pas le dispositif d'attelage du diabolo.
Remorque sans diabolo			Ce maximum de 12,5 m inclut le dispositif d'attelage de la remorque.

Longueur maximale autorisée (chargement compris)		Particularités et dispositions transitoires
Type de véhicule		
Tracteur de ferme et deux remorques		
Ensemble d'au plus quatre véhicules attelés selon la technique appelée « dos d'âne »		
Camion avec remorque		Ce maximum de 23 m est diminué à 19 m lorsque la longueur maximale du porte-à-faux excède 4 m.
Tracteur avec semi-remorque		<p>Ce maximum de 23 m est diminué à 19 m lorsque:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>la longueur de l'entraxe du tracteur est inférieure à 3 m; ou</li> <li>la longueur de l'empatement du tracteur excède 6,2 m; ou</li> <li>la longueur du porte-à-faux excède 35 % de l'empatement de la semi-remorque.</li> </ul>
Train double de type A ou C		Ce maximum de 25 m est diminué à 19 m lorsque:
Train double de type B		<ul style="list-style-type: none"> <li>la longueur de l'entraxe du tracteur est inférieure à 3 m; ou</li> <li>la longueur de l'empatement du tracteur excède 6,2 m; ou</li> <li>la longueur du porte-à-faux excède 35 % de l'empatement de la semi-remorque.</li> </ul>
Tracteur semi-remorque et diabolo		

La technologie d'une réalité  
 The technology of a **INNOVATIVE** Reality



**Roch Létourneau**

Directeur des Ventes  
 Remtec Inc.

Tél. 450 658-0588 x 2224

Fax 450 658-0470

Cell. 450 531-1583

rletourneau@remtec-ca.com



**Citernes Experts inc.**

**Tankmart International™**

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

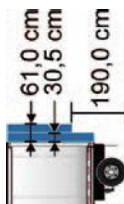
2231, Wycroft Road, Oakville (Ontario) L6L 5L7  
 Tél. : (905) 465-1355 • Fax : (905) 465-3780  
 1 800 268-1456

**Citernes Experts et Tankmart distributeurs Remtec au Québec, Ontario et Maritimes**

### Mesures d'exception en longueur

La longueur maximale autorisée n'inclut pas :

- Le pare-chocs safari (pare-chocs protégeant l'avant du véhicule lors d'impacts avec un animal) s'il n'excède pas de 30 cm l'avant d'un véhicule.
- Le système aérodynamique situé à l'arrière pourvu que toute partie du système située :
  - à 190 cm et moins du sol n'excède pas de 30,5 cm l'extrémité arrière du véhicule;
  - à plus de 190 cm du sol n'excède pas de 61 cm l'extrémité arrière du véhicule.



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




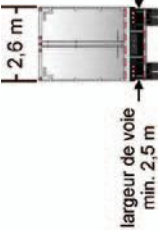
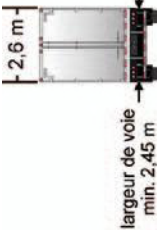
### 3.2 HAUTEUR MAXIMALE AUTORISÉE

Chargement compris

Type de véhicule	Hauteur maximale autorisée (chargement compris)	Particularités et dispositions transitoires
Véhicule routier	4,15 m	Malgré le fait que cette norme permette de circuler sur la presque totalité du réseau routier, certains ponts et viaducs peuvent avoir une hauteur libre inférieure à cette limite. Un répertoire des hauteurs libres sous les ponts du Québec peut être consulté sur le site internet du ministère des Transports.

### 3.3 LARGEURS MAXIMALES AUTORISÉES

#### Chargement compris

Type de véhicule	Largeur maximale autorisée (chargement compris)	Particularités et dispositions transitoires
Camion	 <p>2,6 m</p>	<p>Ce maximum de 2,6 m est diminué à 2,5 m lorsque la largeur de voie est inférieure à 2,5 m.</p> <p>Pour un véhicule assemblé avant le mois de novembre 1998, la largeur de voie ne s'applique pas. Cette disposition s'applique jusqu'au 31 décembre 2014.</p>
Remorque ou semi-remorque	 <p>2,6 m</p> <p>largeur de voie min. 2,5 m</p>	<p>Ce maximum de 2,6 m est diminué à 2,5 m lorsque la largeur de voie est inférieure à 2,45 m pour un essieu muni de pneus simples à bande large de dimensions 445/50R22.5 ou 455/55R22.5 dont la charge limite ne dépasse pas celle indiquée sur l'étiquette supplémentaire apposée sur le véhicule, conformément à la Loi sur la sécurité automobile.</p> <p>Pour un véhicule assemblé avant le 1<sup>er</sup> janvier 2010, la largeur de voie minimale est réduite à 2,3 m pour l'essieu muni de pneus simples de dimensions 445/50R22.5 ou 455/55R22.5. Cette disposition s'applique jusqu'au 31 décembre 2019.</p> <p>Pour un véhicule assemblé avant le mois de novembre 1998, la largeur de voie ne s'applique pas. Cette disposition s'applique jusqu'au 31 décembre 2014.</p>
	 <p>2,6 m</p> <p>largeur de voie min. 2,45 m</p> <p>pneus simples à bande large de dimensions 445/50R22.5 ou 455/55R22.5</p>	

#### Mesures d'exception en largeur

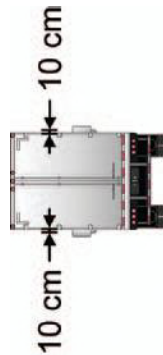
La largeur maximale autorisée n'inclut pas :

- Les rétroviseurs et les feux du véhicule;



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

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



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



## SECTION 4

# CHARGE MAXIMALE AUTORISÉE D'UNE CATÉGORIE D'ESSIEUX

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

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

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

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

- « D » lorsque les pneus sont installés en double;
  - « S » lorsque les pneus sont installés en simple.
- Pneus installés en double sur l'essieu:** la capacité du pneu intérieur est la même que celle du pneu extérieur, à moins d'un constat contraire.

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

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

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

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

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

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

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

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



**ROBERT BERNARD**  
**TRM Ltee**

**LA PLUS GRANDE AU CANADA!**

**USINE DE RECHAPAGE**  
Trouvez le distributeur de votre région :



#### MONTÉRÉGIE

- COURTEMACHE ET FRÈRE, ST-HYACINTHE
- ROBERT BERNARD PNEUS ET MÉCANIQUE, BOUCHERVILLE
- ROBERT BERNARD PNEUS ET MÉCANIQUE, GRANBY
- ROBERT BERNARD PNEUS ET MÉCANIQUE, CHAMBLAY
- ROBERT BERNARD PNEUS ET MÉCANIQUE, ST-FILAIRE
- ROBERT BERNARD PNEUS ET MÉCANIQUE, ST-JEAN-SUR-RICHIELEU
- ROBERT BERNARD PNEUS ET MÉCANIQUE, ST-YVINCHE
- ROBERT BERNARD PNEUS ET MÉCANIQUE, ST-PAUL D'ABBOTSFORD
- CENTRE DU PNEU RSR, ST-FÉLIX
- NICOLETTI PNEUS ET MÉCANIQUE, SOBIE, TRACY

#### BAS-SAINT-LAURENT

- CENTRE DU PNEU CARON INC., TROIS-RIVIÈRES

#### SAGUENAY-LAC-ST-JEAN

- GARAGE JEAN-PIERRE TREMBLAY, CHICOUTIMI
- GARAGE JEAN-PIERRE TREMBLAY, LABATÉ
- PNEUS M.C.T., NORMANDIE
- AGENCE DE PNEUS DU NORD, ST-FÉLIX
- LES PNEUS GAGNE, ALMA
- LES PNEUS R. GUAY, JOLIQUÈRE

#### CAPITALE NATIONALE

- DESHARMAIS PNEUS ET MÉCANIQUE, QUÉBEC
- LÉTOURNO SERVICE DE PNEUS, QUÉBEC

#### LAURENTIDES

- NICOLETTI PNEUS ET MÉCANIQUE, ST-EUSTACHE
- SARRAZIN PNEUS ET MÉCANIQUE, MONT-TREMBLANT
- SARRAZIN PNEUS ET MÉCANIQUE, ST-JÉRÔME

#### MONTRÉAL

- LES PNEUS LAR, INC., DESJON
- PNEUS LAGRIVE, LAGRIVE
- PNEUS MÉTROPLUTAINS, MONTRÉAL-NORD
- PNEUS PIGEON, CÔTEAU-QUÉBEC
- SERVICE DE PNEUS SAUJUS, MONTRÉAL-NORD
- SERVICE DE PNEUS ROUSSILLON, DESJON

#### CENTRE-DU-QUÉBEC

- LES PNEUS PR, PLESSVILLE
- DORVILLE PNEUS ET MÉCANIQUE, DRUMMONDVILLE ET VICTORIANVILLE

#### ESTRIE

- ROBERT BERNARD PNEUS ET MÉCANIQUE, SHEPPARD
- ROBERT BERNARD PNEUS ET MÉCANIQUE, MÉGANTIC
- SERVICE DE PNEUS COMEAU, EAST ANGUIS

#### CHAUDIÈRES-APPALACHES

- DESHARMAIS PNEUS ET MÉCANIQUE, LEVIS
- PNEUS RATTÉ, LEVIS
- ROBERT BERNARD PNEUS ET MÉCANIQUE, ST-GEORGES ET ST-CÔME
- Y'S M. AUTO SERVICE, SAINTE-MARIE

#### OUTAOUAIS

- SERVICE DE PNEUS KOS KELY, GATINEAU

#### CÔTE-NORD

- ATELIER DE PNEUS GARD, BALE-COMEAU

#### ONTARIO

- ANTHERLEY TIRE, PETERBOROUGH ET PORT PERRY
- CORNWALL TIRE SERVICES, CORNWALL
- FRISBY TIRE CO, WEFAN
- SCOTIA TIRE, MISSISSAUGA
- VANZOLLEN, KINGSTON, BELLEVILLE, BROCKVILLE, PETERBOROUGH, PORT ON

#### LANAUDIÈRE

- NICOLETTI PNEUS ET MÉCANIQUE, JOLIETTE

#### ABITIBI-TÉMISCAMINGUE

- PNEUS GEM, LA SAHRE
- PNEUS GEM, RODYN-NORANDA
- PNEUS GEM, VAL-D'OR
- PNEUS GEM, VILLE-MARIE

#### NORD-DU-QUÉBEC

- PNEUS GEM, MATAIGANI
- PNEUS GEM, CHIROUGAMAU

#### MAURICIE






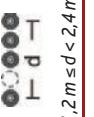
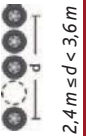

- PNEUS RATTÉ, SHAWINGAN
- PNEUS TRUDEL, TROIS-RIVIÈRES
- GARAGE CHARLES TURBOTTE, CAP DE LA MADELEINE

➤ BLANC : MEMBRE RÉSEAU TIREDRAFT







➤ VERT : PARTENAIRES MICHELIN

**Tableau 1**

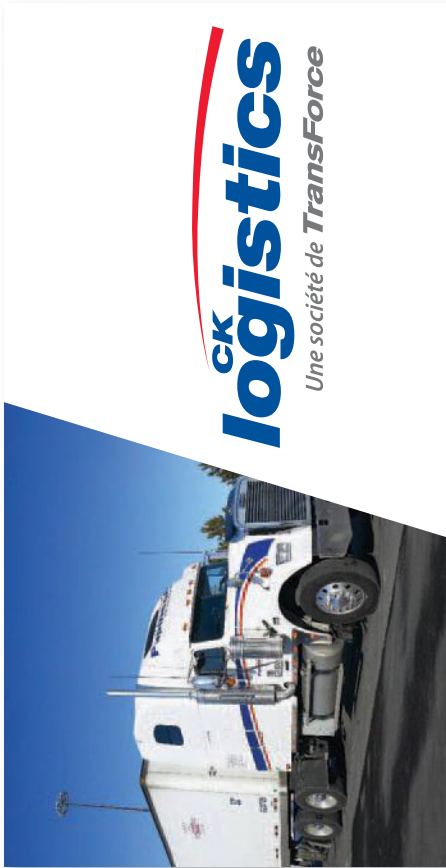
Catégorie d'essieu		Charge maximale prévue au règlement	
		Période normale	Période de dégel
<i>Essieux avant</i>			
B.1	Un essieu avant 	9 000 kg	9 000 kg
B.2	Tandem avant 	16 000 kg	16 000 kg
B.3	Deux essieux ou plus avant 	15 000 kg	15 000 kg
<i>Essieux arrière</i>			
B.10	Essieu simple 	10 000 kg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

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

1 Jusqu'au 31 décembre 2014, cette limite est majorée à 26 000 kg en période normale et à 22 000 kg en période de dégel pour un tridem ou un tridem équivalent dont la dimension « d » est de 4,8 m ou plus d'un véhicule assemblé avant le 1<sup>er</sup> novembre 1998.  
2 Cette limite est diminuée de 1 000 kg dans le cas d'un essieu tridem équivalent.

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

<sup>3</sup> Jusqu'au 31 décembre 2014, l'essieu autoporteur peut être remplacé par un essieu simple pour un véhicule assemblé avant le 1<sup>er</sup> janvier 2003 et dont la longueur est de 15,5 m et moins. Cette disposition est prolongée jusqu'au 31 décembre 2019 pour une semi-remorque citerne assemblée avant le 1<sup>er</sup> janvier 2003 et dont la longueur est de 15,5 m et moins. Jusqu'au 31 décembre 2019, la dimension « b » peut être d'au moins 2,4 m pour un véhicule assemblé avant le 1<sup>er</sup> janvier 2014. Jusqu'au 31 décembre 2019, la suspension permettant d'égaliser, à 1 000 kg près, la masse entre l'essieu autoporteur et le tridem n'est pas requise sur les véhicules assemblés avant le mois d'octobre 1998.



**ck logistics**  
Une société de **TransForce**



**VOTRE SOLUTION TOTALE EN TRANSPORT**

EXPERTISE  
PROFESSIONNALISME  
FIABILITÉ

**1 877 856-7580**  
ventes@cklogistics.ca / [www.cklogistics.ca](http://www.cklogistics.ca)

## Mesures particulières et d'exception

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

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

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

## SECTION 5

### MASSE TOTALE EN CHARGE MAXIMALE AUTORISÉE

#### PÉRIODE NORMALE

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

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

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

Pour connaître ces charges maximales autorisées de chacune des catégories d'essieux d'un véhicule ou d'un ensemble de véhicules, il faut se référer à la section précédente du présent guide. Dans le calcul de cette somme, la charge maximale de l'essieu avant ou des essieux avant du véhicule ou de l'ensemble de véhicules ne doit pas excéder les charges suivantes :

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

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

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

## PÉRIODE DE DÉGEL

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

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

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

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






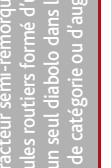
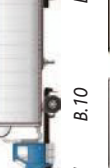

Dans le calcul de cette somme, la charge maximale de l'essieu avant ou des essieux avant du véhicule ou de l'ensemble de véhicules ne doit pas excéder les charges suivantes :

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

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

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

Tableau 2

Catégorie de véhicule et d'ensemble de véhicules	Véhicule d'une seule unité	Masse totale en charge maximale prévue au règlement	Distance prescrite
A.1	 B.1  B.1	17 250 kg	
A.2	 B.1 tandem ou B.25	25 250 kg	
A.3	 B.2 ou B.3 tandem	32 000 kg	$a \geq 3,0$ m
A.4	 B.1  B.1	31 000 kg	$a < 3,0$ m <sup>4</sup>
A.9	Véhicule d'une seule unité Configuration non prévue	23 500 kg	
A.10	 B.1  B.1	25 500 kg	

Tracteur semi-remorque et véhicule avec remorque  
 Pour tout ensemble de véhicules routiers formé d'un tracteur et d'une seule semi-remorque, il est possible d'atteler à la semi-remorque un seul diabololo dans le but de le déplacer. L'ajout du diabololo n'a pas pour effet de faire changer l'ensemble de catégorie ou d'augmenter sa limite maximale de masse totale en charge.

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



**DRIVE PRODUCTS**








## SYSTÈMES COMPLETS POUR VOTRE VÉHICULE

Hydraulique • Transfert de vrac liquide ou sec • Échangeurs de chaleur & refroidisseurs • Arbres de commande



**APPELEZ-NOUS SANS FRAIS • 1.800.361.9291**

CONCEPTION DE SYSTÈMES • FABRICATION • INSTALLATION • RÉPARATION



**30 LIÈRES**  
 MOVING INDUSTRY FORWARD

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

[www.driveproducts.com](http://www.driveproducts.com)



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

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

# À LOUER !

330 plateformes et plateformes surbaissées 2, 3 et 4 essieux



997 camions porteurs, camions porteurs réfrigérés, tracteurs de ville et tracteurs avec couchette



2 218 remorques et remorques réfrigérées de 28 à 53 pieds



Nous louons des milliers de remorques, remorques réfrigérées, plateformes, camions et tracteurs depuis 40 ans. Nous faisons du service notre priorité.





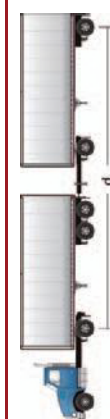
**40 ans** **Brossard**  
Location de camions

Du service. N'importe où. N'importe quand. Depuis 40 ans.

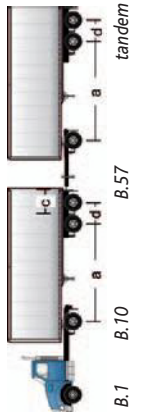
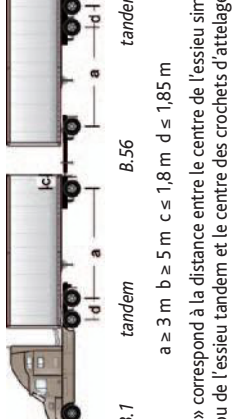
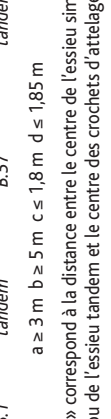
Montréal 1 800 361-9720 • Québec 1 800 397-2433 • brossard.com • flash24.ca

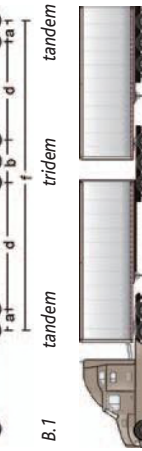
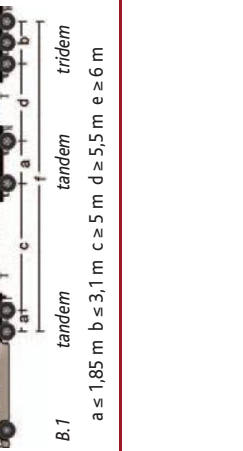

Catégorie de véhicule et d'ensemble de véhicules		Distance prescrite	Distance prescrite
		49 500 kg	$a \geq 5,5$ m
A.60		49 500 kg	$a \geq 5,5$ m
A.61	B.1 tandem 4 essieux (B.41)	48 500 kg	$a < 5,5$ m <sup>4</sup>
A.62		49 500 kg	$a \geq 5,0$ m
A.63	B.1 tandem 4 essieux (B.42)	48 500 kg	$a < 5,0$ m 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

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

Catégorie de véhicule et d'ensemble de véhicules		Distance prescrite	Distance prescrite
		53 500 kg	$d \geq 13,5$ m
A.72		53 500 kg	$d \geq 13,5$ m
A.73	B.1 B.10 B.10 tandem	52 500 kg	$d < 13,5$ m <sup>4</sup>
A.74		53 500 kg	$d \geq 14,0$ m
A.75	B.1 tandem B.10 B.10 B.10	52 500 kg	$d < 14,0$ m <sup>4</sup>
A.76.1		53 500 kg	$d \geq 15,5$ m
A.76.2	B.1 B.10 tandem B.10 B.10 tandem	52 500 kg	$d < 15,5$ m <sup>4</sup>

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

Catégorie de véhicule et d'ensemble de véhicules	Masse totale en charge maximale prévue au règlement	Distance prescrite
Train double de type C Le diabolò à double timon doit satisfaire les exigences de l'article 903 du Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles. L'empattement de chacune des semi-remorques est d'au moins 6,25 m et la semi-remorque la plus lourde doit être située à l'avant.		
 B.1 B.10 B.57 tandem	55 500 kg	
 B.1 B.57 tandem	58 500 kg	<p>« c » correspond à la distance entre le centre de l'essieu simple ou de l'essieu tandem et le centre des crochets d'attelage.</p>
 B.1 B.57 tandem	58 500 kg	<p>« c » correspond à la distance entre le centre de l'essieu simple ou de l'essieu tandem et le centre des crochets d'attelage.</p>

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

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

Catégorie de véhicule et d'ensemble de véhicules		Masse totale en charge maximale prévue au règlement	Distance prescrite
A.92	B.1	59 000 kg	$f \geq 16,5$ m
	B.1		
	B.1		
	B.1		
A.93	B.1	58 000 kg	$f < 16,5$ m <sup>4</sup>
	B.1		
	B.1		
	B.1		

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

Catégorie de véhicule et d'ensemble de véhicules		Masse totale en charge maximale prévue au règlement	Distance prescrite
A.94	B.1	58 000 kg	$f \geq 16,5$ m
	B.1		
	B.1		
	B.1		
A.95	B.1	57 000 kg	$f < 16,5$ m <sup>4</sup>
	B.1		
A.96	B.1	53 000 kg	$f \geq 16,0$ m
	B.1		
A.97	B.1	52 000 kg	$f < 16,0$ m <sup>4</sup>

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

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

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

Tableau 3

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

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

# POUR CONCLURE DE BONNES AFFAIRES

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

Le magazine des  
acheteurs d'équipements  
et de pièces de l'industrie  
du transport.



Pour leur proposer vos produits :  
450 435-3131  
Demandez Julie, Denis ou Geneviève  
[www.lechodutransport.com](http://www.lechodutransport.com)



# THERMO KING

EASTERN CANADA | EST DU CANADA

thermoking.ca Appelez : 1-800-990-9662



Meilleur système auxiliaire  
de l'industrie



Toute nouvelle Série-T  
= Économie de carburant



**UNITÉS MULTITEMPÉRATURE  
POUR CAMION ET REMORQUE**  
" À L'ÉCOUTE DE NOS CLIENTS "

**PERFORMANCE EXCEPTIONNELLE ET COÛT TOTAL RÉDUIT**

Trois points de service au Québec pour mieux vous servir

#### Québec

Thermo King Est du Canada  
5185, John Molson  
Québec, Qc G1X 3X4  
Tél. : 418 653-0863

#### Montréal

Thermo King Est du Canada  
4975, Fisher  
St-Laurent, Qc H4T 1J8  
Tél. : 514 333-5133

#### Boucherville

Thermo King Est du Canada  
1359, Newton  
Boucherville, Qc J4B 5H2  
Tél. : 450 651-3610

autres succursales : TORONTO • OTTAWA • AYR • MONCTON • DARTMOUTH

# UNE NOUVELLE RÉALITÉ pointe à l'horizon

Par Guy Hébert

Les diverses composantes des moteurs que l'on retrouve dans la majorité des véhicules lourds roulant sur nos routes nécessitent une lubrification régulière afin d'offrir des performances maximales. Pour les gestionnaires de flottes et les opérateurs de camions, les choix sont nombreux et les directives peuvent varier d'un manufacturier à l'autre. Vous retrouverez dans les pages de ce dossier certaines huiles et leurs avantages ainsi que de l'information sur les différences entre les huiles conventionnelles et celles requises pour les moteurs fonctionnant au gaz naturel liquéfié ou comprimé. Les carburants alternatifs deviendront de plus en plus populaires au cours des prochaines années et les manufacturiers d'huiles et de lubrifiants doivent s'adapter à cette nouvelle réalité.

## Mesures Calib-Tech

Mesures Calib-Tech offre des services d'entretien mécanique et vente de pièces pour des flottes de camions citernes, des arroseuses de rue et des remorques. En plus de l'entretien, la vente et la réparation de citernes pétrolières, de gaz propane, d'eau, d'huile et d'aviation. L'entreprise est également fournisseur de services certifiés par Mesures Canada, par la Loi sur les poids et mesures et un Centre d'inspection Transport Canada CAN/ CSA/ B620/ M1/ M5/ GRV.

## Inovoto

Inovoto est un centre de conversion de véhicule au propane qualifié pour convertir les moteurs diésels pour qu'ils consomment du propane, un gaz 45% plus économique et 20% moins polluant. Selon Inovoto, il suffit d'une année pour récupérer les coûts de conversion d'un véhicule grâce aux économies réalisées, en plus de contribuer à la réduction de GES.



# Certiflo inc.

Certiflo, votre manufacturier de camions citernes

Intégrateur d'outils intelligents dont le système de livraison informatisé sans fil AWE.

AWE est le système le plus largement déployé au Québec.



12 455 April, Montréal, Québec, H1B 5L8

Tél : 514 645-4587 | Sans frais : 1 888 640-6858

Fax : 514 645-6809

certiflo@certiflo.ca | www.certiflo.ca

## Mobil Delvac 1™ ESP OW-40

L'huile synthétique service intense de haute performance pour moteur diesel Mobil Delvac 1™ ESP OW40 aide à prolonger la durée de vie du moteur et améliorer la consommation de carburant des moteurs diesel modernes utilisés dans des applications intenses. L'huile Mobil Delvac 1 ESP OW-40 satisfait à la spécification API CJ-4 grâce à l'emploi d'une technologie de pointe qui permet d'obtenir un rendement exceptionnel dans les moteurs modernes à faibles émissions, notamment ceux équipés du système de recirculation des gaz d'échappement (RGE) et des systèmes après-traitement avec filtres à particules pour diesel (FPD) et catalyseurs d'oxydation diesel (COD). Elle peut aussi être utilisée dans les appareils frigorifiques et les moteurs moins récents bien entretenus. Mobil Delvac 1 ESP OW-40 est préconisée pour un vaste éventail de véhicules en service intensif et de conditions d'exploitation dans le transport routier et hors route dans les secteurs des mines, de la construction et de l'agriculture. Mobil Delvac 1 ESP OW-40 est également conforme à la spécification API SM pour les moteurs à essence.



## Castrol

L'huile HD Hypuron de Castrol est un mélange synthétique qui augmente la performance et possède un dispersant exceptionnel pour enrayer les niveaux élevés de suie que les moteurs EGR produisent. L'huile Hypuron offre une protection d'usure et surpasse les limites d'API-CI-4 ainsi que les spécifications d'API CI-4, CH-4, CG-4, SL Cummins CES 20076, 20078, Caterpillar ECF-1, Mack EO-M Plus, Mack EO-N Premium Plus, Mack EO-N Premium Plus '03. Elle est disponible en SAE multi-viscosité 15W40. Aussi disponible en formule évoluée SAE 10w30.

L'huile Elixion de Castrol combine les avantages d'économies de carburant d'un 5W-30 avec les capacités étendues d'une huile entièrement synthétique. Sa capacité étendue de 96 000 km et au-delà (conjointement avec un système monitoring d'huile) offre un excellent bas niveau de point de versement pour le temps froid commençant à (-62°F). Sa protection d'usure est prouvée et surpasse les limites de l'API-CI-4. Cette huile maintient avec le temps la viscosité mieux que l'huile minérale conventionnelle et réduit la consommation d'huile de 30 % ou plus tout en diminuant les dépôts

de piston et d'émissions. Elle respecte les normes API CI-4, Mack EO-M Plus, Cummins 20077, 20078 et est disponible en SAE 5W-30.



Mesures  
**CalibTech**

24 / 7  
SERVICE  
D'URGENCE

*Parce que chaque goutte compte!*

Entretien mécanique et vente de pièces  
pour flotte de camion citerne,  
arroseuse de rue et remorque

Entretien, vente et réparation de  
citerne pétrolière, gaz propane, eau,  
huile et aviation



Fournisseur de services certifié par Mesures Canada

Loi sur les poids et mesures

Centre inspection transport canada can/ csa/ b620/ m1/ m5/ grv

**inovoto**

Centre de conversion  
de véhicule au propane  
Convertir les moteurs au diesel  
ou à l'essence à consommer  
du propane  
✓ 45% plus économique  
✓ 20% moins polluant  
✓ Moteur diesel et essence

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

## Shell Rotella

Les huiles de haute tenue pour moteurs diesels Shell Rotella T sont conçues pour les conditions extrêmes du Canada et pour tous les types de véhicules. L'huile Shell Rotella Triple Protection produit une triple action qui aide à contrôler l'usure, la formation de dépôts et d'émissions tout en adaptant continuellement les besoins du moteur par rapport à sa protections que le véhicule roule sur la route ou hors route. Shell Rotella T6 entièrement synthétique accroît la protection contre la dégradation thermique et offre une amélioration de la résistance à l'oxydation pouvant aller jusqu'à 70 %, par comparaison aux huiles moteurs classiques SAE 15W-40 API CJ-4. Des essais révèlent en outre une réduction des dépôts pouvant atteindre 81 % par rapport aux résultats moyens obtenus avec les huiles SAE 15W-40 API CJ-4. Shell Rotella T5 est formulée avec une technologie de mélange synthétique et mise au point pour dynamiser le rendement de l'huile afin d'assurer un rendement axé sur l'économie de carburant, d'améliorer l'écoulement à basse température et d'offrir une formule à faible teneur en cendres sulfatées, phosphore et soufre, qui aide à maîtriser l'obstruction des filtres à particules ou l'empoisonnement des dispositifs d'après-traitement dans le système d'échappement.



# Les lubrifiants pour le diésel ont des propriétés différentes des huiles à moteur au gaz naturel

Par Guy Hébert

Avec l'avènement des moteurs fonctionnant au gaz naturel liquide (GNL) ou au gaz naturel comprimé (GNC) pour les camions et autres véhicules lourds, les fabricants d'huiles à moteur ont dû s'adapter aux réalités différentes des besoins de lubrification des nouveaux moteurs par rapport aux lubrifiants développés au fil des années pour les moteurs au diésel. Par exemple, la température de fonctionnement pour les moteurs au GN est extrêmement élevée ( $\pm 2500^{\circ}\text{C}$  tempéra-

ture de la flamme,  $143^{\circ}\text{C}$  température du liquide de refroidissement) alors que la température de fonctionnement pour le diésel est plus basse ( $\pm 1950^{\circ}\text{C}$  température de la flamme,  $100^{\circ}\text{C}$  température du liquide de refroidissement).

Présentant une efficacité inférieure au diésel, le GN requiert une nitruration supplémentaire et un contrôle de l'oxydation afin de contrer la formation de boues, des aspects qui affectent moins le diésel. Le GN



**ALMAC**

**INTERNATIONAL INC.**

*Transport par Design*

**ESSO**

Lubrifiants

La Groupe Noranda Inc.

0823

**www.almactank.com**

**Approbations OEM :Cummins CES20081, Detroit Diesel 93K216**

Caractéristique	Méthode	Spécifications	Propriétés typiques
Densité, kg/L à 15°C	D4052	Rapport	0,865
Point d'inflammation, COC, °C	D92	215 min	242
Viscosité cinématique, cSt à 40°C	D445	Rapport	115,2
Viscosité cinématique, cSt à 100°C	D445	12,5 - 16,3	
Index de viscosité	D2270	Rapport	140
HTHS, cP à 150C	D4863	4,2 min	4,2
Stabilité au cisaillement (Sheared oil KO-90), KV à 100°C	D445	12,5 min	13,7
Stabilité au cisaillement (Sheared oil KO-90), HTHS à 150°C	D445	3,9 min	4,0
Point d'écoulement, 0°C	D5950	-25 max	-33
Simulateur de démarrage à froid, cP à -20°C	D5293	7,000 max	4,790
Viscosité limite de pompabilité, cP à -25°C			15,700
Moussagen séquence 2	D892	20/0 max	10/0
Perte de masse par évaporation (Noack) % (250°C, 1h)	D5800	15 max	5,9
Cendre sulfonée, % masse	D874	0,80 max	0,80

◀ Le tableau ci-contre énumère certaines caractéristiques de la nouvelle huile à moteur DURONTM GEO LD 15W-40, de Pétro Canada, pour moteur à gaz naturel (GNC/GNL) de véhicules utilisés principalement par les parcs de véhicules routiers - en particulier ceux qui exigent un rendement conforme à la spécialisation Cummins CES20074

est beaucoup plus léger que le diesel et il n'y a aucune formation de suie lors de sa combustion alors que le diesel produit de la suie et son traitement est un élément critique des huiles à moteur.

Certaines applications spécifiques au GN requièrent un niveau de cendre optimisé car une trop grosse concentration de cendres engendre des risques d'une ignition prématurée et de dommage au catalyseur. D'un autre côté, une concentration trop petite amoindrit les besoins de protection de la valve. Les niveaux de cendres des moteurs diesels ont tendance à diminuer pour accommoder les équipements de contrôle des émissions. Un poids de 1.0% de la cendre est considéré bas pour une huile à moteur diesel mais serait élevé pour un moteur au GN.

Quand aux équipements de contrôle des émissions et autres cathodes, le GN brûle plus proprement que le diesel. Dans le cas du GN, le recyclage des gaz d'échappement et la protection de thermistance sont utilisées mais pas de filtre à particules et de système de réduction catalytique sélective alors que le diesel nécessite ce quatre équipements. Le GN, dont l'allumage est par étincelle, présente un ratio de compression de 10:1 alors qu'il est de 20:1 pour le diesel, qui lui s'allume par compression.

Il est aussi important de noter que ces distinctions s'appliquent uniquement aux moteurs au GN par rapport à ceux fonctionnant au diesel. Les lubrifiants pour les moteurs à propulsion hybride possèdent également des propriétés spécifiques.

N.D.L.R. : Les données et spécificités énoncées dans le texte sont tirées d'une conférences présentées par John Pettingill, spécialiste produits et R&D chez Pétro Canada, lors du colloque *Canadian Fleet Managers Seminar*, tenu à Toronto le 24 avril dernier.

# Harnois

## Notre énergie à votre service



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

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

**Le Groupe Harnois inc.**  
80, Route 158, Saint-Thomas  
Qc, Canada J0K 3L0

[www.LeGroupeHarnois.com](http://www.LeGroupeHarnois.com)



**1 800 363-2712**  
poste 1540

# L'INDICE TRANSCORE

## Régression en avril

L'indice de volume de fret de TransCore Link Logistics a régressé de 7% au mois d'avril après avoir augmenté de 24% en mars par rapport au faible taux du mois précédent. Sur une base annualisée, les volumes en avril 2013 étaient de 14% inférieurs à ce qu'ils étaient le même mois en 2012. Pour le premier trimestre 2013, le volume a été 6% plus bas que celui du premier trimestre de 2012. Les volumes du premier trimestre ont surpassé ceux du trimestre précédent de 10% et sont demeurés bien au-dessus des niveaux observés au premier trimestre de 2009, en plein cœur de la récession, de 73%.

Les volumes globaux de cargaisons des affichages transfrontaliers et intra-Canada ont atteint une moyenne de 70% et 25% respectivement des données soumises par les clients de Loadlink basés au Canada. Les cargaisons transfrontalières destinées à des provinces canadiennes ont chuté de 21% comparativement à avril 2012. Toutefois, les cargaisons transfrontalières à partir du Canada vers les États-Unis ont affiché une hausse substantielle de 16% sur une base annuelle.

### INDEX TRANSCORE DU FRET CANADIEN AVRIL 2013

	A	B	C	D
Marchandises transfrontalières entrant au Canada par camion, selon la destination	57%	20%	21%	2%
Équipements transfrontaliers entrant au Canada, selon la région	50%	24%	22%	4%
Marchandises transportées par camion intra-Canada, selon l'origine	33%	40%	20%	7%
Marchandises transportées par camion intra-Canada, selon la destination	34%	35%	27%	4%

A. Ontario    B. Provinces de l'Ouest  
C. Québec    D. Provinces de l'Atlantique

Le transport transfrontalier représentait 70% de toutes les données recueillies auprès des abonnés Loadlink's canadiens.

Le transport intra-Canada représentait 25% des données recueillies auprès des abonnés Loadlink's canadiens.

## Votre fournisseur de choix pour les pièces & accessoires



### PIÈCES DE QUALITÉ

OEM et reconditionnées

ADF Diesel détient un impressionnant inventaire de de pièces de marques les plus réputées



### GRAND CHOIX D'ACCESSOIRES

Pour votre véhicule

Des produits haute gamme pour tous vos besoins.



[www.adfdiesel.com](http://www.adfdiesel.com)

1 855 223-7770



Saint-Stanislas - Québec - Toronto - Rive-Sud (Montréal) - Montréal - Alma - Sherbrooke



Par **Christian Sivière**

Formateur agréé,  
Solutions Import Export  
Logistique MC, Montréal

# LE CAMION EST ROI!

## pour le transport de marchandises en Europe

Il est important, pour le développement économique, de pouvoir commercialiser les marchandises rapidement, en toute sécurité, de manière efficace et économique et voici les données d'une étude sur les modes de transport utilisés en Europe. Selon les dernières statistiques disponibles, le transport intérieur de marchandises dans l'Union Européenne était estimé à près de 2 200 milliards de tonnes-kilomètres en 2009 et un peu plus des trois quarts (77,5%) de ces marchandises ont été transportées par la route. L'importance du transport routier, en proportion du transport intérieur total, a augmenté de 3,8% entre 2000 et 2009. Le volume de fret intérieur transporté par route était un peu plus de quatre fois supérieur au volume transporté par chemin de fer (16,5%), tandis que le reste (5,9%) l'était par voies navigables intérieures.

Un peu plus de deux tiers des marchandises transportées sur les routes de l'UE en 2010 l'ont été dans le cadre d'un transport national, avec des variantes importantes selon les pays.

La croissance rapide du transport de marchandises s'explique par la croissance du commerce mondial jusqu'au début de la crise économique de 2008 et le renforcement de l'intégration dans l'UE, parallèlement à plusieurs pratiques économiques dont la concentration de la production sur un nombre réduit de sites (afin de tirer profit des économies d'échelle), la délocalisation et les livraisons en « juste à temps ». À l'opposé, les pressions sur les infrastructures de transport (embouteillages et retards), couplées aux contraintes liées aux normes techniques, à l'interopérabilité et à la gouvernance peuvent en ralentir le développement.

Source : Eurostat

	2000			2009		
	Route	Chemin de fer	Voies navigables intérieures	Route (2)	Chemin de fer (3)	Voies navigables intérieures (4)
<b>UE-27</b>	73.7	19.7	6.6	77.5	16.5	5.9
<b>Belgique</b>	77.4	11.6	10.9	72.9	15.1	14.3
<b>Bulgarie</b>	52.3	45.2	2.6	67.4	11.9	20.7
<b>République tchèque</b>	68.0	31.9	0.2	77.8	22.1	0.1
<b>Danemark</b>	92.1	7.9	-	90.8	9.2	-
<b>Allemagne</b>	65.3	19.2	15.5	67.0	20.9	12.1
<b>Estonie</b>	37.3	62.7	0.0	47.3	52.7	0.0
<b>Irlande</b>	96.2	3.8	-	99.4	0.6	-
<b>Grèce</b>	.	.	-	97.8	2.2	-
<b>Espagne</b>	92.8	7.2	-	96.6	3.4	-
<b>France</b>	76.0	20.6	3.4	81.0	15.9	4.1
<b>Italie</b>	89.0	11.0	0.1	91.0	9.0	0.0
<b>Chypre</b>	100.0	-	-	100.0	-	-
<b>Lettonie</b>	26.5	73.5	0.0	30.2	69.8	0.0
<b>Lituanie</b>	46.6	53.4	0.0	59.9	40.1	0.0
<b>Luxembourg</b>	87.8	7.9	4.4	94.6	2.3	3.1
<b>Hongrie</b>	68.1	28.8	3.1	78.8	20.6	4.1
<b>Malte</b>	100.0	-	-	100.0	-	-
<b>Pays-Bas</b>	63.4	3.7	32.9	63.4	4.9	34.7
<b>Autriche (5)</b>	64.8	30.6	4.5	59.5	36.4	4.1
<b>Pologne</b>	56.9	42.2	0.9	80.5	19.4	0.1
<b>Portugal</b>	92.5	7.5	-	94.3	5.7	-
<b>Roumanie</b>	42.9	49.1	7.9	60.0	19.4	20.6
<b>Slovénie</b>	71.9	28.1	-	84.0	16.0	-
<b>Slovaquie</b>	53.0	41.7	5.3	77.9	19.6	2.5
<b>Finlande</b>	75.8	24.0	0.3	73.3	24.1	0.2
<b>Suède</b>	63.9	36.1	-	62.5	37.5	-
<b>Royaume-uni</b>	90.0	9.8	0.1	86.7	13.2	0.1
<b>Islande</b>	100.0	-	-	100.0	-	-
<b>Norvège</b>	83.5	16.5	-	83.4	16.6	-
<b>Croatie</b>	.	.	.	73.7	20.6	5.7
<b>ARY de Macédoine</b>	86.9	13.1	-	84.3	15.7	-
<b>Turquie</b>	94.3	5.7	-	94.9	5.1	-

- (1) À l'exclusion des oléoducs; UE-27, Bulgarie, Grèce, Autriche, Pologne, Portugal, Roumanie et Croatie, rupture des séries.
- (2) Finlande, 2008; ancienne République yougoslave de Macédoine et Turquie, 2007.
- (3) France, Hongrie et ancienne République yougoslave de Macédoine, 2008; Turquie 2007.
- (4) Pays-Bas, 2008; République tchèque, Estonie, Italie et Royaume-Uni 2007.
- (5) Le chemin de fer au Liechtenstein est détenu et exploité par la société autrichienne ÖBB et inclus dans ses statistiques.

# L'ACHETEUR

Centre Du Camion **NATIONAL**  
Groupe **NATIONAL**  
**HINO** Rive-Sud

Vente de camions et pièces | Entretien de flottes | Mécanique générale | Service routier 24 hrs



**LAURÉAT 2013**  
Prix Excellence Dominique-Rollin  
Chambre de commerce et d'industrie de la Rive-Sud

**514 386-7558** 1366, Volta, Boucherville Qc J4B 6G6



**ACTION UTILITY QUÉBEC INC. SEMI-REMORQUES**  
1100, Courval, Lachine, Québec H8T 3P5  
514 633-5377 • info@actionutilityquebec.com  
www.actionqc.com



**4000D-X**  
COMPOSITE



**3000R**



**4000A**



**Golf des Membres du CPTQ**  
Trophée Roger Tremblay

**Jeudi le 22 août 2013**  
**Club de Golf Le Blainvillier, Blainville QC**

Réservez tôt! • Raymonde Legendre 514 945-0697 • cptq@hotmail.fr





# Concours Air pur 2013

## Candidatures au prix Air pur 2013

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

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

Pour plus d'informations et l'envoi de vos documents (3 copies), au plus tard le **12 août 2013** :

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



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



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



**8 CAMIONS DE LIVRAISON**



**TROIS MARQUES**  
**PARMI LES PLUS GRANDES**



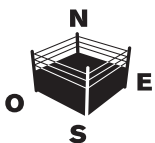
**FREIGHTLINER**



**W**  
**WESTERN STAR**



**FUSO**



**GLOBOCAM (MONTRÉAL) INC.**  
155, rue Reverchon, Pointe-Claire  
**514 344-4000**

**GLOBOCAM (ANJOU) INC.**  
8991, boul. Métropolitain Est, Anjou  
**514 353-4000**

**GLOBOCAM RIVE-SUD S.E.C.**  
1300, rue Newton, Boucherville  
**450 641-4008**

**COBEX (SATELLITE) FREIGHTLINER**  
40, rue Gélinas, Laval  
**450 629-6211**

**GLOBOCAM**

**LE CAMION, C'EST NOUS.**

[www.globocam.ca](http://www.globocam.ca)

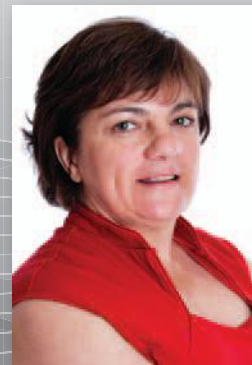
NE MANQUEZ PAS NOS

## THÈMES-VEDETTES

DANS L'ÉDITION DE JUILLET/AOÛT

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

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



Réservation d'espace  
publicitaire :  
Contactez Julie Soulard  
450-435-3131 #115  
jsoulard@bomartgroup.com

  
**COMPRO**  
communications inc.  
Québec • Montréal

Depuis  
1987

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

**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

## Service Remtec Inc.

### SERVICE :

Entretien et réparation sur tout type de remorques (pétrolière, chimique et vrac sec) ; système pneumatique ; soudure de réservoir ; suspension et châssis ; électricité ; modification.

### PIÈCES :

Pour camions, semi-remorques et citernes. Représentants sur la route. Territoire : l'est du Canada.

### ACCREDITATION :

Normes canadiennes Acnor B620.  
Normes américaines HM-183.  
Autorisation de réparation de type «R» stamp (Régie du bâtiment du Québec).



3560, 39<sup>e</sup> Ave Montréal (Québec) H1A 3V1

Tél. : (514) 642-6020

Fax : (514) 642-8489

1 800 361-4763



DISTRIBUÉ  
PAR CITERNES  
EXPERT INC.

Ouvert de 7 h à 23 h 30 du lundi au vendredi



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

**T680**

*Venez l'essayer!*

**T680**  
**ADVANTAGE**

RENDEMENT DU CARBURANT  
POUSSÉ AU MAXIMUM



**INFORMEZ-VOUS!**

**NOUVEAU SERVICE**

**CLINIQUE D'URGENCE *SANS RENDEZ-VOUS***

**VOTRE CAMION VU EN MOINS DE **1 HR****



**KENWORTH**  
**MONTREAL**

7500, Trans-Canadienne, Saint-Laurent  
514 735-2581 | [www.kenworthmontreal.ca](http://www.kenworthmontreal.ca)



# LOGISTIQUE OU approvisionnement ?

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

Président de la Corporation des approvisionneurs du Québec, fellow en approvisionnement de l'Association canadienne de gestion des achats et de la Corporation des approvisionneurs du Québec, expert en approvisionnement chez AXA Canada inc.

Un lecteur, un étudiant a le droit d'être perdu. Les maillons entre les organisations formant une chaîne débutant des intrants jusqu'à la gestion de surplus se définissent-ils comme une chaîne d'approvisionnement ou une chaîne logistique? De plus, certains auteurs affirment que l'approvisionnement est une fonction de la logistique alors que d'autres qui indiquent que c'est deux disciplines totalement disjointes. Le but de cet article vise à émettre mon opinion personnelle sur le sujet.

Il n'y a rien de mieux que de regarder les différentes définitions que nous retrouvons au Canada qui touchent les deux secteurs

## Achats et approvisionnement

» **Achats** : C'est une opération visant à se porter acquéreur de quelque chose. Quatre activités composent l'achat, à savoir : a) émettre la commande; b) faire la relance ou le suivi; c) la réception; et d) le paiement. L'acheteur cherchera le meilleur fournisseur pour un achat.

» **La gestion de l'approvisionnement** : C'est la gestion des relations d'affaires avec des fournisseurs mais qui comprend également la sélection de fournisseurs, la surveillance des prix, l'influence de la demande, etc.

» **La gestion stratégique de l'approvisionnement** : C'est de voir comment des fournisseurs contribuent à la mission d'une organisation. À ce niveau, l'approvisionnement a un lien direct avec la haute direction de l'organisation qui a défini son plan d'affaires pour les années à venir.

» **Chaîne d'approvisionnement** : C'est l'ensemble des individus et des organisations qui s'unissent ensemble pour répondre à des attentes des clients et de voir à la gestion des surplus post-consommations. Dans un tel contexte, toutes les activités des organisations visent à optimiser le rendement de tous les maillons de la chaîne.

## Logistique

» **Logistique** : Gestion systématique du processus d'acheminement de production de production, de distribution des matières et produits nécessaire à l'exploitation d'une organisation.

» **Chaîne logistique** : Ensemble des méthodes et des techniques qui concourent à la planification et à la régulation des flux des matières premières, composants, des produits en cours de fabrication, produits finis aussi bien dans le temps que dans l'espace et dans le respect des contraintes de coût établies en fonction des niveaux de service planifiés.

Chaque entreprise, chaque organisation est membre d'une chaîne d'approvisionnement. Chaque membre détermine les départements requis pour réaliser sa mission et celle de sa chaîne. Ainsi :

1. Toutes les organisations ont recours à des fournisseurs. Par ses compétences et ses expertises, un département de l'approvisionnement est requis par chaque organisation. Sur le marché, l'approvisionnement intervient au moment où un fournisseur est impliqué, peu importe le type de relations que l'organisation aura avec celui-ci. Il est donc recommandé d'avoir un stratège en approvisionnement. Dans les petites et moyennes organisations, il n'est pas rare que la personne aux approvisionnements soit responsable des activités reliées aux achats, à l'approvisionnement et à la partie stratégie. Dès qu'une organisation prend de l'ampleur, elle devra regarder pour séparer la partie « achat » de la partie « approvisionnement », ou encore de la partie « stratégie ».

2. Les organisations qui ont beaucoup de mouvements, incluant, sans limiter la portée, l'entreposage, le transport, la gestion des stocks auront recours à un département logistique. Un logisticien verra à regarder l'ensemble des mouvements.

Bref, selon moi, la chaîne d'approvisionnement vise à décrire et à comprendre la responsabilité de chaque membre. La chaîne logistique vise à optimiser le mouvement dans cette chaîne afin de livrer un objet à un client au moindre coût.

Les deux activités doivent être considérées comme étant complémentaires et non que l'un veut avoir l'autre sous sa gouverne. Le seul point de jonction est au niveau de l'acquisition de bien à travers une opération d'achat.



Services immobiliers commerciaux mondiaux  
Agence immobilière



Partenaire de vos projets immobiliers commerciaux

**Manon Huppé**  
Courtier immobilier agréé - Commercial  
Industriel, transport, entreposage

cell. : 514 238 7683  
tél. : 514 866 3333 x 315  
mhuppe@naimontreal.ca  
[www.naimontreal.ca](http://www.naimontreal.ca)

# VOLVO S'ASSOCIE À OBERON FUEL

## pour un carburant à base de DME

Par Guy Hébert

« Nous croyons que le DME a un très fort potentiel pour le marché nord-américain et lorsqu'il est formulé à partir de biomasse, il peut réduire les émissions de CO<sub>2</sub> de 95% par rapport au diesel. Notre partenariat dans ce projet nous permettra de valider les possibilités de ce nouveau carburant », affirmait Göran Nyberg, président de Ventes et Marketing Camions Volvo de l'Amérique du Nord, le 6 juin dernier, sur les marches du capitol de Sacramento, capitale de la Californie.

C'est avec beaucoup d'optimisme que le grand patron de Camions Volvo en Amérique du Nord réagissait à l'annonce de la société Oberon Fuels, de San Diego, CA. Cette dernière a mis au point une nouvelle formule afin de transformer de l'éther diméthyllique (demethal ether – DME) en carburant pour les véhicules lourds. Oberon est une entreprise en démarrage créée en 2010 qui a modifié la molécule de ce produit chimique servant à propulser des aérosols comme les pompes pour asthmatiques, des lotions solaires et des produits cosmétiques.

L'état de la Californie trouve cette innovation à ce point intéressante qu'il a accordé à Oberon une subvention de 500 000 \$ dans le cadre du programme de contrôle de la pollution de l'air du district de la vallée de San Joaquin. Les fonds permettront à Oberon de produire son DME de la qualité d'un carburant (*fuel grade dymethal ether*) à deux endroits en Californie. Pour ce projet, Oberon peut compter sur des partenaires tels Camions Volvo d'Amérique du Nord (Volvo Trucks North America), de Greensboro en Caroline du Nord, l'entreprise texane Martin Resource Management Corporation et les supermarchés Safeway.



▲ Un des camions VNL de Volvo équipé d'un moteur D13 qui sera utilisé dans le cadre des essais de DME comme carburant pour les véhicules lourds.

Lorsque le DME est conçu à partir d'un méthane ou biogaz produit à partir de déchets alimentaires, forestiers, agricoles ou autres plutôt que du gaz naturel, le nouveau carburant n'est pas carbo neutre, il devient carbo négatif. Dans le cadre du présent projet, Oberon fournira du DME à base de biogaz pour des camions Volvo VNL de Safeway, avec des moteurs D13 adaptés pour les besoins de la cause. Volvo prévoit commercialiser des camions 13 litres fonctionnant au DME à compter de 2015. **Ne manquez pas l'édition juillet-août 2013 de L'Écho du transport pour de plus amples renseignements sur ce projet et le potentiel du DME. L'Écho du transport était présent la semaine dernière en Californie pour couvrir cet événement.**

POUR TROUVER  
LE BON SERVICE,  
AU BON ENDROIT



COMMANDEZ LE TOUT NOUVEAU  
RÉPERTOIRE ÉDITION 2013  
**EN JUIN ET ÉPARGNEZ  
LES FRAIS D'ENVOI !**

[www.bomartgroup.com](http://www.bomartgroup.com) ou au 450 435-3131



Par Johanne Landry  
CRHA et coach professionnel

# UNE PREMIÈRE CLÉ CONTRE LA PÉNURIE: valoriser les métiers du transport

**L'éditorial à la page 4 de la présente édition nous porte à penser que nous sommes dans un cul de sac ou pire devant un mur face à la pénurie de jeunes chauffeurs. Même s'il y avait mutation du transport terrestre vers le transport ferroviaire ou naval, le transport terrestre demeurera. Les chiffres parlent d'eux-mêmes, il me semble important de trouver des pistes pour contrer la pénurie.**

Quelques questions se retrouvent au centre de cette problématique: Comment valoriser les emplois dans le camionnage pour susciter l'intérêt des jeunes? Peut-on penser à modifier les pratiques dans le transport pour rendre ces emplois encore plus attrayants autrement que par le niveau salarial et les avantages sociaux? Certains de mes clients dans le domaine ont confirmé mettre des efforts pour la rétention de leurs chauffeurs, car ils connaissent la difficulté de les remplacer.

## Concertez-vous

Comme vous n'êtes pas seul avec cette situation, pourquoi ne pas inviter quelques autres entreprises dans votre région et échanger sur des enjeux et moyens à mettre de l'avant pour faire différent? Les longues heures loin de la maison, dans un environnement fermé et seul, avec des quarts de nuits et de weekend, voilà probablement ce que les jeunes voient du métier de chauffeur. Si vous leur présentiez « l'autre côté de la médaille », quel serait-il?

Comme entreprise, qu'offrez-vous pour que ces jeunes se développent et puissent vivre un bon équilibre travail famille? Il semble que ce soit des éléments considérés par la génération montante.

Au fil des ans, vous avez pu remarquer un certain changement dans les demandes ou

récriminations des chauffeurs. Comment pouvez-vous vous servir de cette information pour modifier certaines conditions de travail? En plus, d'attirer les jeunes vers le métier, vous avez le défi de les attirer chez vous.

## Utilisez vos bons éléments

J'imagine que dans vos équipes, il y a plusieurs chauffeurs passionnés par leur travail. Donnez-leur la parole. Pourquoi ne pas les impliquer lors de foires de l'emploi? Ils peuvent simplement partager leurs plus belles expériences et répondre aux questions des jeunes.

Demandez à vos employés actuels, ce qui les a attirés, ce qu'ils apprécient, ce qu'ils trouvent difficile dans ce métier. Peut-être sont-ils prêts à s'impliquer.

Faites un partenariat avec les écoles secondaires de votre région et proposez des rencontres à l'école avec les élèves et quelques chauffeurs ou dans votre entreprise. Profitez-en pour leur présenter les moyens technologiques utilisés: tablette, ordinateurs, mode opératoires automatisés etc.

## Exposez-vous

Préparez un document vidéo et présentez votre entreprise, faites parler vos chauffeurs des plus vieux aux plus jeunes sur leur amour du métier, leur cheminement et ce

qu'ils en retirent. Déposez-le comme mot d'introduction sur votre site internet.

L'utilisation quotidienne d'Internet de même que la présence sur les réseaux sociaux sont à la hausse. De plus en plus de candidats potentiels se retrouvent sur les divers réseaux sociaux: LinkedIn, Facebook et Twitter. Apprendre à utiliser ces outils devient donc incontournable, plusieurs entreprises y recrutent avec succès de plus en plus, plus rapidement et à moindre coût. Comment pourrez-vous vous démarquer sur le web?

Organisez des journées portes ouvertes: jumalez un étudiant avec un chauffeur pour une demi-journée. Ma grand-mère disait « Qui s'y frotte s'y pique! »

Créez des moments pour que les jeunes soient plus et mieux exposés au métier de camionneur. Souvent le goût d'un métier part d'une semence de l'enfance ou de l'adolescence.

Pourquoi ne pas commanditer une équipe de jeunes au baseball ou au soccer et proposez une journée où vous aurez sur place des camions et chauffeurs? Offrez de faire un barbecue dont les profits iront au club ou bien vous achèterez de l'équipement pour l'équipe. Profitez-en pour remettre un petit carton « sais-tu que? » qui décrit le métier de chauffeur.

Redonnez à ce métier ses lettres de noblesse.

# GOJIT ET DICOM aux courses

Par **Éric Descarries**

**Qui ne connaît pas les noms de Dicom et de GoJit? Ce sont là deux entreprises conjointes qui n'ont plus besoin de présentation, l'une étant associée à un service de courrier, l'autre, à un service de transport. Pour les amateurs de course automobile, le nom de Dicom a longtemps été vu sur des autos pilotées par Peter Overing, une des vedettes de ce sport aussi président et directeur général de ce service.**

Pendant qu'Overing se distinguait derrière le volant de ses autos, son partenaire Pierre Poliquin préférait la griserie que lui procuraient les motos. Mais, avec le temps, celui-ci se rendait compte qu'il serait peut-être plus sûr de s'éclater au volant d'une voiture de course plutôt que de risquer des blessures sérieuses avec des motos.

Par conséquent, c'est donc un Pierre Poliquin, président de GoJit que nous avons rencontré dernièrement au volant d'une Porsche GT3 à l'épreuve Classique du printemps au Circuit du Mont-Tremblant. « C'est une question de choix, de nous dire Pierre. Je crois me sentir plus en sécurité au volant d'une auto qu'aux commandes de guidons, surtout que je ne suis plus aussi jeune », nous a-t-il confié en riant ! En participant aux épreuves de ce week-end particulier, Pierre Poliquin voulait, en même temps, acquérir sa licence nationale dans le domaine.

## Mais ce n'est pas tout !

Pierre Poliquin n'est pas le seul de sa famille qui est passionné de vitesse. Ses fils Marc et François, impliqués dans l'entreprise, le sont aussi. D'ailleurs, Marc était avec son père à Tremblant ce même week-end ! Toutefois, si la griserie de la course automobile a gagné les membres de cette famille, ils ne veulent pas demeurer les seuls à la vivre. C'est ce qui a incité les Poliquin à inviter certains de leurs clients les plus précieux à vivre l'expérience de la course automobile. Par conséquent, ils sont à monter un programme intéressant



▲ Chez GoJit Dicom, on préfère les camions Freightliner.

avec lequel ils comptent inviter quelques-uns de ces clients non seulement à assister aux courses automobile auxquelles ils participent mais aussi à devenir des passagers dans des démonstrations de conduite de performance dans des voitures exotiques ou plus encore, dans des voitures de course.

Si vous vous rendez aux courses locales de circuit routier, vous ne manquerez pas de voir un des Freightliner du transporteur (une des marques préférées de la famille) combiné avec une semi-remorque Optima aux couleurs de GoJit et Dicom. Incidemment,

Pierre et Marc Poliquin n'ont pas tari d'éloge les moteurs Cummins qui équipent (et qui équiperont) leurs camions. On les reverra certes aux courses ! *Photos d'Éric Descarries*



Pierre Poliquin en piste avec sa Porsche GT3.

# DE RETOUR AU JAPON

Il n'y a pas si longtemps de cela, je revenais du Japon où j'y avais pris des photos assez intéressantes de camions locaux. C'était alors en février et j'y suis retourné en avril mais cette fois, c'était en vacances. Par conséquent, plusieurs de mes photos ont été prises en plein cœur de Tokyo et de Kyoto. Encore une fois, vous y verrez des camions Isuzu, Hino et Mitsubishi. Mais je vous réserve quelques autres surprises!  
*Texte et photos Éric Descarries*

▶ Ce camion Nissan était affecté à la livraison de tuyaux dans Tokyo.



▼ Deux gros Hino en plein Tokyo.



▶ Un camion citerne sur châssis Mitsubishi.



Notez, entre le gros Hino et le UD, la petite fourgonnette Subaru.



Ce Hino livrait du bois, une ressource assez rare au Japon.



▲ Ce petit bus Hino est typique de ce genre de véhicule au Pays du Soleil Levant.



Cet Isuzu tout chromé a été croqué au marché de poisson de Tokyo.



◀ Une photo assez inusitée, un corbillard sur auto Mercury dans le village de Nara !



▲ Cet Isuzu Giga de livraison urbaine avait de toutes petites roues !



Ce Hino de poids moyen était muni d'une bétonnière.



▲ Ce genre de gros tracteur est plutôt rare au Japon !



Comment surcharger des micro-camionnettes Suzuki et Daihatsu !



◀ Vu à Kyoto, des cales aux roues des autobus stationnés !



▲ Deux petits camions à l'œuvre à Kyoto.



Les micro-camionnettes sont affectées à la livraison locale à Kyoto.

Par Guy Hébert

## L'APMLQ honore Bertrand Gariépy



Lors du 47<sup>e</sup> congrès annuel de l'Association des propriétaires de machinerie lourde du Québec (APMLQ) qui s'est déroulé les 26 et 27 avril derniers au Manoir Richelieu de La Malbaie, Bertrand Gariépy a été honoré en se voyant décerner le titre de membre honoraire en remerciement de son implication active au fil des ans dans les différentes activités de l'association. Lors du banquet de clôture, M. Gariépy s'est vu remettre une plaque honorifique ainsi qu'un tableau du peintre charlevoisien Guy Paquette. Sur la photo on reconnaît de gauche à droite : Yvan Grenier, directeur général de l'APMLQ, Jacques Guimond, président de l'APMLQ et le nouveau membre honoraire de l'APMLQ, Bertrand Gariépy.

## L'excellence du Centre du Camion National reconnue



Dans le cadre des Prix d'excellence 2013 de la Chambre de commerce et d'industrie de la Rive-Sud de Montréal, le Centre de camions National Hino Rive-Sud a été sélectionné comme lauréat dans la catégorie Entreprise de service de moins de 20 employés. La candidature de ce concessionnaire Hino avait été parrainée par Raymond Chabot Grant Thornton et Gestion LDG. Sur cette photo prise lors de la soirée de remise des prix, on reconnaît : Edith Pion, de Raymond Chabot Grant Thornton, Patrick Tremblay et Lisa Demers, du Centre du Camion National, Nathalie Lehoux, des Restaurants Pacini – partenaire de la soirée – et Lynda Degrandpré, Gestion LDG.

## Nomination au Centre de camion national

La Direction du Centre du Camion National et Groupe National Hino Rive Sud est heureuse d'annoncer la nomination de



Daniel St-Louis à titre de représentant des ventes. Avec plus de 20 ans d'expérience dans le domaine, Daniel (514 863-8633, dst-louis@camionnational.com), saura relevé le défi. Après plus de 22 ans de service, le Centre du Camion National et sa division Groupe National Hino Rive Sud, offre un service complet de réparation et d'entretien de toutes les marques de véhicules et remorques 24h/7jrs, de vente de camions et de pièces afin que sa clientèle puisse circuler sur la route en toute confiance!

## Nominations chez Michel Gohier

Le 16 mai dernier le Groupe Twin annonçait la nomination de Pierre Métras au poste de directeur général de Michel Gohier Ltée, succédant ainsi à Louis Beaulieu, président des Équipements Twin Montréal, Équipements Twin Québec et de MG Ltée. Ce dernier a décidé qu'il était temps de déléguer certaines responsabilités étant donné la rapide évolution des activités du Groupe Twin, qu'il s'agisse de la rénovation et de l'agrandissement des trois succursales, l'implantation d'un nouveau système informatique de gestion, l'ajout des produits de déneigement pour MG et autres besoins générés par la croissance. Ancien co-fondateur, copropriétaire et président de Machinerie Tenco, Pierre Métras est un individu connu et respecté de tous les intervenants de l'industrie qui apporte avec lui une solide crédibilité et une expérience intéressante. Michel Métras, le frère de Pierre, entre lui aussi en fonction chez MG en tant que représentant technique pour la Rive-Sud et le réseau de distribution dans les autres provinces canadiennes et dans les états américains. Il remplacera Daniel Gagnon, qui prendra une retraite bien méritée à l'automne 2013.

---

## Nominations chez Kenworth Montréal



Christian Boucher est nommé Directeur du Service de Kenworth Montréal. Christian travaille depuis 10 ans dans le domaine du transport et de la mécanique de véhicules lourds. Diplômé universitaire, il détient un baccalauréat et obtiendra sous peu une maîtrise en génie mécanique. Son important bagage académique lui a permis de se démarquer dans les différents postes de gestionnaire qu'il a occupés au cours de sa carrière.



Kenworth Montréal a également procédé à la nomination de Guillaume Chénard au poste de directeur adjoint, vente de pièces et service. Détenteur d'un baccalauréat en administration des affaires, option marketing, Guillaume Chénard cumule 8 ans d'expérience dans le secteur du marketing et de la vente. Au cours de sa carrière, il a travaillé pour un manufacturier de moteurs de la région de montréalaise



---

## Prix PME Banque Nationale pour Express Mondor

Le 7 mai dernier, la Banque Nationale dévoilait les noms des lauréats de la région de Laval / Nord et Ouest du Québec dans le cadre de la 19e édition de son programme de reconnaissance Les Prix PME Banque Nationale 2013. La cérémonie s'est tenue à Terrebonne en présence de près de cent personnes, notamment les finalistes, des représentants de la Banque Nationale et des membres de la communauté d'affaires. Les Prix PME Banque Nationale visent à mettre en valeur la performance exceptionnelle d'entreprises québécoises qui contribuent, jour après jour, au dynamisme de notre économie et de notre collectivité. Dans la catégorie PME avec un chiffre d'affaires de 10 millions à 50 millions de dollars, l'entreprise Express Mondor, de Lanoraie, a été choisie comme lauréate de bronze. Éric Mondor, président d'Express Mondor, deuxième à partir de la gauche, était bien heureux d'accepter son prix lors de l'événement.

---

## Une retraite bien méritée pour Yvon Faust



Yvon Faust, président du Groupe Freno, a profité de la conférence du Comité technique du camionnage du Québec (CTCQ) au dernier Exprocam pour annoncer qu'il avait décidé de prendre sa retraite après une carrière de 54 ans dans l'industrie du camionnage. Yvon Faust a débuté dans la vente de pièces de camions et remorques avant de procéder à l'acquisition d'Anjou Radiateurs et de Vincent Radiateurs pour diversifier ses activités. Yvon Faust croit que le temps est venu de passer les rênes à ses enfants Stéphane, Linda et Christine. Sur cette photo, on reconnaît le patriarce en compagnie de Christine et Stéphane..



Par Éric Descarries

# Un autre petit dérapage...

Le mois dernier, je me permettais un léger dérapage suite à un deuxième voyage au Japon depuis le début de l'année. Il était alors question de trains et de moyens de transport dans ce pays du Soleil Levant.

Ce mois-ci, permettez-moi un autre dérapage. Cependant, cette fois, il concerne aussi notre propre environnement. C'est plus fort que moi, chaque fois que le printemps revient au Québec, je ne peux que constater que les conducteurs locaux manquent totalement de logique et de savoir-vivre. Et ça, je suis persuadé que la plupart des camionneurs l'ont aussi remarqué.

On dirait qu'au printemps, les « fous sont lâchés ». Le simple fait de voir de l'asphalte sec rend plusieurs conducteurs complètement gagas ! Tout leur est dû ! Et je ne parle pas des jeunes ou des conducteurs de voitures extraordinaires. Je parle de conducteurs de véhicules réguliers ! D'autre part, je ne peux que constater que la signalisation est déficiente chez nous et que nos corps policiers, trop souvent mandatés pour « collecter des tickets », brillent par leur absence à des endroits stratégiques où il pourrait se produire des catastrophes.

Prenez, par exemple, les voies de convergence entre diverses autoroutes. J'en suis,

hélas, trop souvent témoin. L'endroit le pire, c'est l'intersection entre la route 40 est et la 13 nord. Peu importe comment on la regarde, cette intersection ne peut que produire des bouchons importants et il est remarquable qu'il ne s'y produise aucune accident grave. Il en va de même pour l'accès de la 440 ouest vers la 15 nord. Quel fouillis ! La même situation se produit de la même 440 ouest vers la 13 sud ou nord (selon l'heure de la journée). Ce n'est pas toujours évident de s'aligner dans la voie qui nous mènera à notre prochaine destination. Mais depuis les dernières années, les « braves automobilistes québécois » croient justifiés de créer une deuxième voie d'accès parallèle qui veulent se glisser dans la voie principale. Il en résulte un bouchon qui se forme rapidement dans la voie du centre de l'autoroute qui, autrement, devrait rouler à un minimum de 80 km/h ! Les automobilistes et les camionneurs doivent alors manœuvrer rapidement vers la troisième voie (où les camions ne sont, généralement, pas admis). Mais, de bonne heure le matin, il n'y a pas de police ! C'est pour quand la catastrophe ?

Puis, il y a cette culture du bruit ! Devons-nous vraiment avoir des véhicules avec des échappements aussi bruyants ? Je reviens sur mon voyage au Japon. Non seulement y

ai-je vu des citoyens de Tokyo si disciplinés qu'ils ne traversaient pas les rues quand la signalisation leur interdisait, mais aussi ai-je vu des camions, même des poids lourds, dont le son du moteur était presque inaudible. En effet, même les poids lourds à moteur diesel se signalaient par...leur discrétion !

Est-il vraiment si important que nos camions fassent autant de bruit qu'une moto sans silencieux ? Je n'ai jamais compris cet engouement pour les freins dits « Jakob » qui pétaradent dans l'échappement alors qu'ailleurs dans le monde, le ralentissement se fait par des éléments mécaniques ou, mieux encore, électro-magnétiques silencieux ? Je suis un fanatique de course automobile et je ne vois pas le jour où il y aura des courses de voitures électriques car il me semble que le son des échappements libres appartient à la course. Mais est-ce vraiment nécessaire dans le domaine du transport ?

Enfin, il y a la courtoisie sur la route. Encore une fois, au Japon, j'y ai vu de la courtoisie dans Tokyo et Kyoto. Aucun bruit de klaxon, aucun juron, aucune impatience et pourtant, la circulation y est plus qu'intense. Pourquoi n'en est-il pas de même chez nous ? Nous aimons nous prendre pour des gens civilisés. Est-ce vraiment le cas lorsque nous sommes derrière le volant ? Je vous le demande !

## CALENDRIER DES ÉVÉNEMENTS

Août - Septembre 2013

UNE PRÉSENTATION DE


**KENWORTH**  
**MONTREAL**

514 735-2581

[www.kenworthmontreal.ca](http://www.kenworthmontreal.ca)
**24 AOÛT 2013****Randonnée en moto**

Activité familiale du CTCQ

Région de Rougemont, QC

**Renseignements :****Francine Baribeau****514-503-8112****28 AOÛT 2013****Tournoi de golf**

CAL Québec

Golf Le Champêtre

Sainte-Anne-des-Plaines, QC

**Infos et Inscription :****[www.sclcanada.org](http://www.sclcanada.org)****6 SEPTEMBRE 2013****22<sup>e</sup> congrès de l'ASMAVERMEQ**

Fairmont Le Manoir Richelieu

La Malbaie, QC

**Infos et Inscription :****[www.asmavermeq.ca](http://www.asmavermeq.ca)****1-888-566-2917**

# ET VOUS PENSIEZ QUE SHELL ROTELLA<sup>md</sup> NE POUVAIT VOUS EN DONNER PLUS.

**Voici le nouveau programme de récompense Mes kilomètres comptent.**

Recherchez des codes de récompense sous le bouchon des bouteilles d'huile Shell Rotella<sup>md</sup> spécialement identifiées ou sur les reçus de vidange d'huile que vous remettent les installateurs participants. Les codes de récompense peuvent être échangés en ligne contre des cartes-cadeaux, des articles et plus encore. Profitez de vos milles de récompense avec le programme Mes kilomètres comptent de Shell Rotella<sup>md</sup>. L'inscription est gratuite. Pour connaître les conditions du programme et **pour vous inscrire dès aujourd'hui, consultez le site [www.rotella.com/mymilesmatter](http://www.rotella.com/mymilesmatter). Entrez le code de récompense « MMMTRANSPORT » avant le 31 juin 2013 et recevez 10 milles de récompense.**



**Mes kilomètres comptent  
de Shell ROTELLA<sup>md</sup>**



<sup>md</sup> Marque déposée de Shell Brands International AG, utilisée en vertu d'une licence.

Le programme Mes kilomètres comptent de Shell Rotella<sup>md</sup> est assujéti à des conditions détaillées accessibles à [www.mymilesmatter.com/termsandconditions.aspx](http://www.mymilesmatter.com/termsandconditions.aspx).



**POUR UNE ÉCONOMIE  
DE CARBURANT  
ET BIEN PLUS ENCORE.\***



***Voici Ecopia<sup>MC</sup> — la solution la plus écoénergétique de Bridgestone en matière de pneus.***

Un choix judicieux pour votre budget et pour notre planète. Découvrez, en visitant [EcopiaTruckTires.com](http://EcopiaTruckTires.com), les raisons qui poussent les parcs de véhicules bien avisés à tirer profit des économies qu'offrent nos écopneus.

Optimisez votre investissement Ecopia en rechapant avec la semelle FuelTech<sup>MD</sup> de Bandag. Économisez jusqu'à 29 % sur l'ensemble des coûts liés à l'usure des pneus.



**PLUS ÉCONOMIQUE. PLUS ÉCOLOGIQUE.™**

\*Selon des tests de résistance au roulement et de rendement kilométrique, les pneus Ecopia de Bridgestone et le rechapage FuelTech de Bandag constituent notre solution la plus écoénergétique et le meilleur coût d'acquisition global. Grâce à la technologie brevetée de faible résistance au roulement, assortie à la carcasse la plus rechapable de l'industrie, Ecopia et FuelTech peuvent contribuer à réduire la consommation de carburant et à prolonger la durée de vie des pneus, proposant une solution plus économique et plus écologique par rapport aux autres pneus Bridgestone.