

L'ÉCHO

DU TRANSPORT

40^e
anniversaire

Avec vous sur la route du succès

MARS 2016

www.lechodutransport.com

Sur la route du succès

avec
vous
depuis

40
ans

Félicitations à
L'Écho du transport
pour son
40^e anniversaire!

BEAUJEAN
LOCATION DE REMORQUES



Jamais pris au dépourvu.



Vous n'avez pas le temps pour des surprises, alors le système télématique GuardDog^{MD} Connect vous offre une surveillance proactive de votre camion, 24 heures par jour, 7 jours semaine. Lorsqu'un problème est détecté, un agent OneCall^{MD} vous met en communication avec notre réseau de concessionnaires et d'ateliers d'un océan à l'autre, pour vous remettre rapidement en route. Et nos outils de gestion de flotte améliorent encore plus vos performances opérationnelles, réduisent vos coûts et rehaussent la sécurité. Car avec Mack, c'est toujours « en avant toutes »!

MackTrucks.com

PRÊT DEPUIS TOUJOURS.

ACTUALITÉS

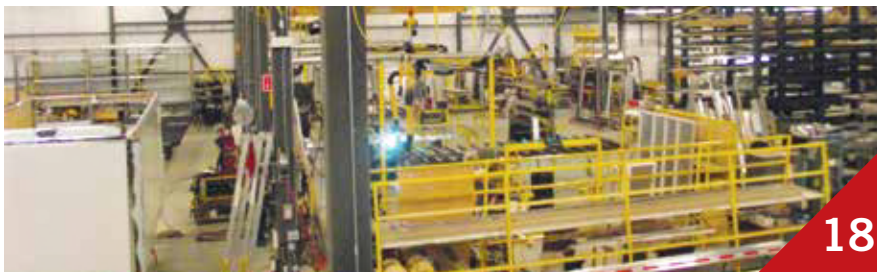
- 6. Léo-Paul Therrien vend Pétro-T à Harnois
- 8. Bridgestone investit 312 000 000 \$ à Joliette
- 16. Caterpillar se retire du marché du vocationnel
- 17. Le système Michelin Auto Inflate
- 19. La Loi sur les transports au Canada est sous examen
- 20. Le Port de Montréal et les camionneurs
- 29. Regroupement d'achats de carburants à l'UMQ
- 42. Prix Héros de la route Goodyear
- 43. La balance hydraulique Keyroller
- 46. Pour la prise de mesures précises
- 48. Femmes distinguées en logistique
- 50. Kenworth est actif au TMC
- 56. Le nouveau Toyota Tacoma

ÉCHOnomie

- 10. Regain de l'indice TransCore en janvier
- 33. Investissements de 2,9 G\$ du CN
- 36. Résultats record en 2015 pour Volvo

Dossier 40^e anniversaire

- 12. Témoin privilégié de l'industrie depuis 40 ans
- 14. Évolution et révolution des moteurs depuis 40 ans



- 18. Les fourgons, une évolution constante
- 26. Le Turbocompresseur : poumon du moteur
- 30. Les toiles en vinyle ont la cote
- 44. La petite histoire du pneu de camion

Dossier ANCAI

- 21. Après 50 ans, l'ANCAI reprend le même combat
- 24. Petite histoire du transport de vrac au Québec

ÉCHologie

- 28. C3E investit dans Nordresa
- 40. Québec et la voiture électrique
- 52. Partenariat Bridgestone – PPG
- 53. Camion électrique Motiv
- 54. Camion semi-remorque hybride de série?

Dossier Nouveaux carburants

- 37. Le projet de GNL Woodfibre sous analyse
- 38. Audiences publiques pour le projet de l'île Lelu
- 39. Shell retarde le projet LNG Canada

CHRONIQUES

- 4. Éditorial : 40 ans... Toujours aussi pertinent
- 34. Flotte du mois : Transport ATD
- 58. Au Féminin : Kareen Lapointe
- 70. ÉCHOS de l'industrie
- 72. Carte postale : De retour à Cuba
- 74. Sans détour d'Éric Descarries

SPÉCIALISTE EN ASSURANCE
CAMIONNAGE
1 800 939-7757
Prix compétitif • Service personnalisé
BURROWES
COURTIERS D'ASSURANCES

Par Guy Hébert
rédacteur en chef



40 ans... toujours aussi pertinent !

2016 marque la 40^e année de publication pour *L'Écho du transport*, le premier magazine de langue française en Amérique du Nord à couvrir les activités du monde du transport routier des marchandises. Et des activités dans l'industrie du camionnage il y en a eu au cours des quatre dernières décennies. Nouveautés, avancements technologiques, crises, nouvelles lois, réglementations modifiées, innovations... *L'Écho du transport* a publié des textes sur une foule de sujets afin de renseigner ses lecteurs sur les péripéties de leur industrie depuis 1977.



Plusieurs journalistes m'ont précédé au poste de rédacteur en chef mais à la tête de *L'Écho du transport* on retrouve le même homme depuis 40 ans, Pierre Gravel. Il a été au cœur de certaines des plus importantes batailles de l'industrie québécoise du transport routier des marchandises que ce soit en donnant la parole aux instigateurs ou encore en y participant activement. Depuis toujours, *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 et à tous les intervenants qui composent la communauté qui gravite autour du camionnage.

**« L'Écho du transport a 40 ans
et il demeure tout aussi pertinent
qu'en 1977! »**

Aujourd'hui, *L'Écho du transport* est toujours un magazine, mais au fil des années, technologies obligeant, il s'est doté d'un site internet, d'une infolettre et d'une page Facebook. Aérodynamisme, FED, NOx, GES, CO₂, EPA, Environnement Canada, transmissions automatiques, GPS, ordinateurs de bord, logs électroniques, HOS, GNL, GNC, méthane, biogaz, hydrogène et autres carburant alternatifs, électrification des transports, véhicules hybrides, drones, conduite autonome et j'en passe ne sont que quelques-uns des sujets de l'heure dans l'industrie.

Au cours des prochains mois, *L'Écho* entend présenter des textes réalisés avec des personnes dont le mémoire permet de documenter l'évolution du transport routier des marchandises depuis 40 ans. Si jamais vous avez des photos relatant un événement marquant ou cocasse de l'industrie depuis 1977, n'hésitez pas à me faire parvenir un fichier informatique que je pourrai peut-être passer sur un élément ou l'autre de notre plateforme.

Guy Hébert

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

MARS 2016 | VOL. 40 N° 2

PRÉSIDENT ET ÉDITEUR

Pierre Gravel | pgravel@bomartgroup.com

RÉDACTEUR EN CHEF

Guy Hébert | ghebert@bomartgroup.com

COLLABORATEURS À LA RÉDACTION

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

CONCEPTION GRAPHIQUE

Agence grenade
agencegrenade.ca

PUBLICITÉ

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

VICE-PRÉSIDENTE

Ginette Marsolais | gmarsolais@bomartgroup.com

COMPTABILITÉ

Marie-Reine Dufresne | mrdufresne@bomartgroup.com

ABONNEMENTS

Jocelyne Marsolais | jomarsolais@bomartgroup.com

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

COÛT DE L'ABONNEMENT

Canada : 30 \$ / 1 an ; 5 \$ / unité (taxes en sus).

États-Unis : 65 \$ / 1 an.

Autres pays : 85 \$ / 1 an.

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

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

Convention de la poste-publication No 40065667

N° d'enregistrement 10809

Retourner toute correspondance ne pouvant être livrée au Canada au :

48, chemin des Centaures

Ste-Anne des lacs Québec, J0R 1B0

www.lechodutransport.com

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

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

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

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

ISSN 07087040.

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



Un coup de main pour votre gagne-pain !



Le transport est la dernière étape de votre production.

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

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

Efficacité et rentabilité jusqu'à la dernière miette.



Une entreprise d'ici

Brossard

Location de camions et remorques

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



Léo-Paul Therrien vend Pétro-T à Harnois

Par Guy Hébert

Léo-Paul Therrien, fondateur de Pétro-T, a procédé à la vente de ses actifs le 14 janvier dernier afin d'assurer sa relève et de permettre à son entreprise de continuer de grandir. Comme il le mentionne : «Après toutes ces années à la tête de l'entreprise que j'ai fondée et de transactions nombreuses, je crois qu'il est sage de passer les commandes de les Pétroles Therrien à un autre groupe, soit Harnois Groupe pétrolier. Je suis heureux de souligner que les activités de Pétro-T se poursuivent avec le personnel en place et ce, à partir de Drummondville. Mon choix m'a dirigé vers une compagnie qui en est à sa deuxième génération de dirigeants qui a une forte expérience dans le même secteur commercial. »

Léo-Paul Therrien est pour plusieurs une source d'inspiration et de dépassement personnel à qui il inculque le goût de la réussite. Il est le stratège, le visionnaire, le perfectionniste et il est celui qui s'investit personnellement depuis toujours dans l'atteinte de ses objectifs. En plus de son engagement total envers ses clients et ses employés, il est doté d'un sixième sens pour les affaires. Monsieur Therrien est l'homme de convictions entièrement dédié à ses objectifs. C'est notamment grâce à sa vision et à sa détermination que Pétro-T est devenue l'une des plus importantes pétrolières indépendantes privées au Québec.

À peine un an et demi après son arrivée dans le domaine pétrolier, il a fait l'acquisition d'un camion et d'une clientèle de consommateurs d'huile à chauffage. Il était alors le seul vendeur et le seul livreur de son entreprise L.P. Therrien Huile à chauffage. Ce n'est que quelques années plus tard qu'il a commencé à diversifier les produits et services offerts comme il l'a toujours fait depuis 50 ans! Au fil des années, il a procédé à plusieurs acquisitions et négociations d'ententes afin d'assurer la progression de son entreprise.

«Ma philosophie en affaires comme dans la vie repose sur le fait que je crois que tout ce qui mérite d'être fait, mérite d'être bien fait. J'ai aussi su bien m'entourer et Pétro-T est devenue ce qu'elle est aujourd'hui également grâce à la contribution d'employés qui partagent ma vision de l'excellence et qui m'ont incité à toujours relever de nouveaux défis.», dit-il. Léo-Paul Therrien remercie tous ses agents et ses détaillants propriétaires franchisés de Pétro-T. «Je tiens à exprimer toute ma gratitude à mes clients qui ont eu accès

à mes produits et services dans mes diverses entreprises et à leur témoigner ma reconnaissance pour leur fidélité et leur confiance ».

Monsieur Therrien se dit fier de ses 50 ans d'histoire et des défis relevés et il n'envisage pas une retraite immédiate. Il poursuivra ses activités philanthropiques, immobilières et financières. Il est important de mentionner qu'il vient tout juste de faire l'acquisition de plusieurs terrains résidentiels dans la région de Drummondville. Il servira encore avec plaisir la population de Drummondville et de la province dans le secteur résidentiel et commercial.



> Léo-Paul Therrien



facebook



Suivez-nous! facebook.com/echodutransport



Mieux là où ça compte.

Chaque tâche, chaque marché et chaque application.

Dépends de Cummins pour obtenir le travail bien fait, peu importe quoi. Avec un éventail de moteurs allant de 49 à 5 100 chevaux vapeurs, jusqu'à une capacité de 10 147 livres de couple et d'un choix de groupe électrogène à louer de 60 à 20 000 kW, aucune tâche n'est hors de portée.

L'équipe Cummins félicite l'Écho du transport pour ses 40 ans d'implication, d'informations et de persévérance!

Candiac
315 avenue Liberté
Candiac, QC, J5R 6Z7
450 638 6863
514 631 5000

Pointe-Claire
7200 rte Transcanadienne
Pointe-Claire, QC, H9R 1C2
514 695 8410
1 844 280 9144

Québec
2400 avenue Watt
Québec, QC, G1P 3T3
418 651 2911

Val d'Or
1025 Léo-Fournier
Val d'Or, QC, J9P 6X6
819 825 0993

Bridgestone investit 312 000 000 \$ dans l'usine de Joliette

Par Guy Hébert

« Le Canada demeure un marché très important pour notre entreprise et ce nouvel investissement représente une opportunité formidable pour Bridgestone, Joliette, la région de Lanaudière et les marchés nord-américains en améliorant la viabilité à long terme de ces installations », telles furent les premières paroles prononcées par Robert Verreault, directeur de l'usine de Bridgestone à Joliette, lors de l'annonce officielle d'un investissement de 312 000 000 \$ CAN à cet établissement. Reconnue pour sa production de pneus pour véhicules de passagers et pour les camions légers, l'expansion multi-phases de l'usine devrait lui permettre de rencontrer les demandes du marché pour les camionnettes et les véhicules utilitaires sports (VUS) qui sont de plus en plus populaires.

Des équipements novateurs à la fine pointe technologique seront installés au cours des cinq prochaines années afin de donner un nouveau souffle à l'usine et améliorer ses performances. À la fin des travaux, la production devrait atteindre 20 000 pneus quotidiennement par rapport à 17 000 en ce moment. Il est important que les employés ont accepté, dans une proportion de 64 %, de contribuer aux efforts demandés par l'employeur avant de concrétiser le projet et ses investissements. Une des usines ayant adopté le plus de mesures respectant les principes de développement durable à l'intérieur de ses opérations alors qu'elle recycle plus de 90 % de ses déchets, la manufacture de Joliette a produit son 150 millionième pneu en 2014 et est toujours le plus important employeur de Lanaudière.

Le gouvernement du Québec était bien représenté à Joliette pour l'annonce le 26 février dernier alors que le premier ministre du Québec, Philippe Couillard, était accompagné de la ministre de l'Économie, de la Science et de l'Innovation et ministre responsable de la Stratégie numérique, Dominique Anglade, et de la vice-première ministre, ministre responsable des Petites et Moyennes Entreprises, de l'Allègement réglementaire et du Développement économique régional, ministre responsable de la Condition féminine et ministre responsable



> Le premier ministre, Philippe Couillard, accompagné de la ministre de l'Économie, de la Science et de l'Innovation et ministre responsable de la Stratégie numérique, Dominique Anglade, de la vice-première ministre, ministre responsable des Petites et Moyennes Entreprises, de l'Allègement réglementaire et du Développement économique régional, ministre responsable de la Condition féminine et ministre responsable de la région de Lanaudière, Lise Thériault, du directeur général de Bridgestone Canada, Robert Verreault, du vice-président de manufacture de Bridgestone Americas Tire Operations, Barry Owens, du maire de Joliette, Alain Beaudry, ainsi que des travailleuses et travailleurs de l'usine Bridgestone Canada de Joliette.

de la région de Lanaudière, Lise Thériault. Monsieur Couillard a annoncé un soutien de 54 millions de dollars à Bridgestone Canada pour la modernisation et l'automatisation de son usine située à Joliette, dans la région de Lanaudière, dans le cadre d'un investissement totalisant 312 millions de dollars.

« L'annonce d'aujourd'hui démontre clairement la confiance de l'entreprise en ses activités au Québec, mais plus important encore, sa confiance en la qualité, la compétence, l'expertise et le talent des 1 300 employés qui œuvrent au sein de l'entreprise. À l'heure de la mondialisation et de la révolution numérique, plus que jamais notre avenir et notre prospérité collective dépendent de notre capacité à innover afin de créer et de préserver des emplois de qualité, ici, chez nous. Le gouvernement du Québec accompagnera les entreprises dans cet effort de diversification, car c'est ensemble que nous pourrions faire reconnaître notre grande capacité d'innovation et notre savoir-faire, et que nous pourrions exploiter de manière optimale notre immense potentiel », a soutenu Philippe Couillard.

« Dans un marché où la concurrence est de plus en plus vive, ce projet témoigne de la détermination des gens d'ici à accroître notre expertise locale par l'innovation et à faire rayonner le Québec à travers le monde. Grâce à ce projet, qui représente une innovation majeure dans l'assemblage de pneus, Bridgestone Canada sera assurément en mesure de renforcer sa compétitivité et d'attirer de nouveaux mandats de fabrication au Québec », a ajouté Dominique Anglade. « Depuis plus de cinquante ans, l'usine de Joliette se démarque par son savoir faire inestimable. Grâce à ce projet, nul doute qu'elle pourra se tailler une place de choix à l'intérieur du groupe Bridgestone, mais également au sein de notre industrie à l'échelle internationale », a conclu Lise Thériault.

Le gouvernement du Québec contribue à la réalisation du projet par l'octroi d'un prêt de 44 millions de dollars et d'une contribution financière non remboursable de 10 millions de dollars. Précisons que le projet vise à moderniser et à robotiser les équipements de production de l'usine, afin qu'elle puisse notamment répondre aux demandes du marché pour des pneus d'un diamètre supérieur à 18 pouces.



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

Les propriétaires d'entreprises savent que les camions Hino sont synonymes de qualité, de durabilité et de fiabilité, de manière à offrir plus de valeur ajoutée à long terme et ainsi procurer la plus grande tranquillité d'esprit à leurs propriétaires.

Chaque camion Hino est couvert par une garantie qui domine l'industrie. Le légendaire moteur Hino J08E de 7,6 litres est couvert par une garantie de 5 ans/400 000 km sur les modèles à capot conventionnel. Pour les modèles à cabine surélevée, le robuste moteur J05E de 5,1 litres, ainsi que sa transmission automatique à 6 rapports, sont couverts par une garantie de 5 ans/280 000 km.

De plus, les camions Hino sont livrés avec un vaste programme de protection véhiculaire, sans frais additionnels. Visitez votre concessionnaire Hino le plus près pour tous les détails au sujet du plan de Protection de première qualité.



Scannez pour en savoir plus au
www.hinocanada.com



Regain de l'indice TransCore en janvier



Par Guy Hébert

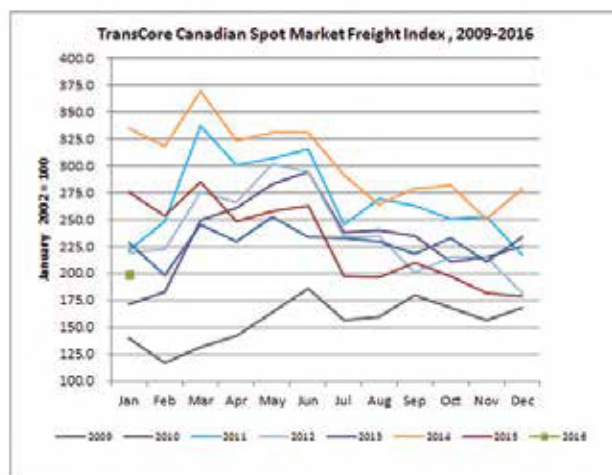
À la suite du déclin des volumes de chargements des quatre derniers mois, les volumes de chargements de TransCore Link Logistics pour les chargements canadiens et transfrontaliers ont amorcé une reprise en janvier 2016. Les volumes en glissement mensuel ont été de 12 pour cent supérieur à ceux de décembre dernier. Malgré cela, en comparaison avec le même mois l'an passé, les volumes de chargements sont en baisse de 28 pour cent comparés à janvier 2015.

Selon la tendance, l'indice des prix de frets a démontré des hauts et des bas consécutifs durant le mois de janvier pour les trois dernières années. Comparé à décembre de l'année dernière, janvier 2016 a été supérieur à décembre 2015; janvier 2015 a été inférieur à décembre 2014, une année qui a battu des records, et janvier 2014 avait été supérieur à décembre 2013. Les chargements transfrontaliers partant du Canada ont baissé de 18 pour cent, tandis que les chargements entrant au Canada ont chuté de 33 pour cent en glissement annuel. Ces volumes ont compté en moyenne pour 72 pour cent du total des données présentées par les clients de Loadlink établis au Canada. Les volumes de chargements intra-Canada ont représenté 23 pour cent des volumes totaux et ont baissé de 25 pour cent en glissement annuel.

Les équipements affichés étaient inférieurs à ceux affichés en décembre 2015, ce qui a restreint la capacité de 5 pour cent en glissement mensuel; cependant, ces affichages étaient supérieurs en glissement annuel, de 28 pour cent en comparaison avec janvier 2015. Le ratio des équipements à acheminer a connu une légère baisse, passant de 3,73 au mois de décembre 2015 à 3,18. En glissement annuel, ce ratio a augmenté par rapport à celui de 1,79 en janvier 2015, ce qui représente une variation de 78 pour cent.

L'indice de fret canadien de TransCore mesure avec précision les mouvements de fret et d'équipements d'environ 5 500 entreprises de camionnage et courtiers de fret au Canada, et comprend toutes les données nationales, transfrontalières et interétatiques présentées par les clients de Loadlink.

Les taux au comptant d'endroits spécifiques relatifs au chargement de camions peuvent être accédés depuis l'outil de classement des charges de camions Rate Index de TransCore, et les données historiques en temps réel des chargements des camions et des volumes de chargement, ainsi que les ratios d'endroits spécifiques, peuvent être accédés depuis le Posting Index de TransCore.



Indice du fret général canadien

Selon les résultats de l'indice du fret général canadien (*Canadian General Freight Index*) de Nulogix pour le mois de décembre 2015, le coût total du transport terrestre pour les expéditeurs canadiens a baissé de 1.6 % par rapport au mois de novembre 2015. Selon les résultats diffusés le 24 février dernier, l'index du taux de base (*Base Rate Index*) qui exclut les charges accessoires défrayées par les transporteurs, a régressé de 1.5 % par rapport au mois précédent.

Les moyennes de surcharges pour le carburant que les transporteurs facturent aux expéditeurs, ont augmenté faiblement

en décembre à 13.03 % versus 12.94 % en novembre. « En général, les coûts totaux du fret ont continué à glisser », de dire Doug Payne, président et chef des opérations de Nulogix. « Le transport de charges partielles et de charges entières domestiques ainsi que de charges entières transfrontalières ont diminué alors que le transport de charges partielles transfrontalières a augmenté en décembre 2015. Les charges entières et partielles domestiques ont cependant reculé pendant que les charges entières et partielles transfrontalières ont progressé par rapport à l'année précédente pour la même période. »

BEAUJEAN

LOCATION DE REMORQUES



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

Montréal
514 645-7070

Québec
418 682-5454

www.locationbeaujean.com

Témoin privilégié de 40 ans d'histoire du camionnage au Québec



Par Guy Hébert

C'est à l'âge de 19 ans que Pierre Gravel a commencé à élaborer sur un nouveau projet, la création d'un magazine de langue française qui allait devenir la référence et le modèle de l'industrie québécoise et canadienne du transport routier des marchandises. Toujours éditeur de *L'Écho du transport*, Pierre Gravel se demande, à 61 ans, où sont passées toutes ces années. Il n'en revient simplement pas comment le temps a vite passé et que malgré les 40 dernières années comme témoin privilégié d'une industrie en perpétuel mouvement, *L'Écho du transport* demeure une publication de premier plan hautement respectée.

«Au fil de ces années, je peux dire que j'en ai vu des changements de toutes les sortes dans l'industrie du transport», de dire fièrement Pierre Gravel. «Ce qui me frappe le plus, c'est le nombre de compagnies de transport que j'ai vu passer au fil de ces 40 ans et qui ne roulent plus aujourd'hui. Il suffit de penser à d'anciens joueurs comme Rigaud Transport, Camionnage Atomic, Glengarry Transport, Maislin, Brazeau et j'en passe. Que ce soit dans le cadre d'une consolidation de petites entreprises pour créer de gros joueurs ou encore d'une mort naturelle, plusieurs transporteurs ne sont plus là!»

Derrière ces entreprises disparues, il y avait des gens que Pierre Gravel a connus, très bien dans certains cas. Une entrevue comme celle-ci est une occasion idéale pour un vétéran de sa trempe de ressasser de vieux souvenirs : «Les changements technologiques ont également été fort nombreux, probablement à commencer par le télécopieur qui a bouleversé les façons de faire et qui est à son tour sur le point de disparaître pour laisser sa place aux courriels. De gros ordinateurs bruyants nous en sommes maintenant aux tablettes, aux portables et aux téléphones intelligents.



«**Au fil de ces années, je peux dire que j'en ai vu des changements de toutes les sortes dans l'industrie du transport!**»

Quand le GPS et le suivi en temps réel ont fait leur entrée, on parlait de révolution alors qu'aujourd'hui, il n'est pas rare de retrouver des tablettes dans chaque camion. »

Et il ne s'agit ici que des technologies de communication. Le camion de 2016 est loin de ressembler à celui de 1977, et la remorque non plus. Les modifications qu'elles soient mécaniques, techniques, technologiques, environnementales, aérodynamiques ont généré de multiples bouleversements au sein de l'industrie au cours

des dernières décennies. Et tout laisse croire que ce n'est pas terminé et qu'on ne fait que commencer à voir poindre à l'horizon ce que sera le transport routier des marchandises dans un avenir pas si lointain avec la conduite autonome... Une personne qui se serait endormie il y a 40 ans pour se réveiller aujourd'hui peinerait à se retrouver et à comprendre les moteurs de 2016, les filtres ainsi que les choix de carburants.

L'Écho du transport a été un partenaire important de l'industrie dans plusieurs dossiers comme :

- » La francisation de l'industrie;
- » Le lancement de la Semaine nationale des transports (SNT) qui comprenait à ses débuts un rodéo de camions aux Galeries d'Anjou;
- » Le transfert d'une portion du fret transporté par train vers les camions à cause de l'avènement du JIT (Just-In-Time);
- » L'arrivée de la location comme option permettant aux transporteurs d'avoir accès à de nouveaux camions et de nouvelles remorques;
- » La dérèglementation de l'industrie du transport routier entamée en 1987 et qui a à jamais modifié le portrait de l'industrie;
- » L'arrivée des normes environnementales visant à réduire les émissions de CO₂, de NO_x et autres gaz à effet de serre;
- » Le développement de nouveaux carburants comme le gaz naturel liquéfié (GNL) et comprimé (GNC), les biogaz, le DME, le propane, l'hydrogène et l'arrivée de véhicules électriques;
- » Etc.

« Au fil de toutes ces années d'évolution, j'ose croire que *L'Écho du transport* a joué un rôle de catalyseur pour informer les intervenants de l'industrie de tous ces changements et pour tenter de leur permettre d'envisager ce qui allait suivre », ajoute Pierre Gravel. « Tout au long de cette année du 40^e anniversaire de la publication, *L'Écho du transport* a l'intention de revenir en arrière pour dresser un portrait de l'évolution de différentes composantes de l'industrie. Je tiens à remercier tous nos fidèles lecteurs qui nous ont suivis au cours de ces 40 dernières années et qui nous suivent encore! Merci à tous les nouveaux qui se joignent à nous à tous les jours! Également un grand merci à tous nos clients qui croient en nous et à tous ceux qui ont fait et qui font partie de la grande équipe de *L'Écho du transport*! Je ne pourrais terminer sans être un brin nostalgique en ayant une pensée spéciale pour tous ceux qui nous ont quittés et qui ont forgé cette industrie. *L'Écho du transport* est très fier de sa longévité et soyez assuré que nous ferons toujours de notre mieux en suivant l'évolution du milieu pour rester le numéro 1 de l'information au Québec! »



> Pierre Gravel

N.D.L.R. Alors que *L'Écho du transport* célèbre son 40^e anniversaire de publication en 2016, nous présenterons au cours de l'année des reportages réalisés avec divers intervenants de l'industrie dont le cheminement permet de tracer le bilan de l'évolution d'un secteur d'activité. (G.H.)

**ON VOUS
CONNAÎT!**



**Nous avons LA bonne personne
pour tous vos besoins en transport!**

Transport • Logistique • Administration

extraressources.ca

1-800-665-1110

Évolution et révolution des moteurs depuis 40 ans

Par Guy Hébert

Au fil des dernières décennies dans l'industrie du transport routier des marchandises et des équipements lourds, il y a de nombreuses avancées, qu'elles soient technologiques ou autres, qui ont grandement modifié les façons de faire mais rares sont les composantes qui ont changé aussi radicalement que les moteurs. Pour retracer plus de 40 ans d'évolution des moteurs, L'Écho du transport a rencontré Michel Bergeron, vice-président ventes de moteurs et manufacturiers pour la société Cummins, une sommité, s'il en est une au Québec, dans le domaine des moteurs à combustion interne.

Pour Michel Bergeron, le grand coup d'envoi des changements et améliorations des dernières années a été donné en 1967 quand le gouvernement américain a créé l'EPA (Environmental Protection Agency) et que l'état de la Californie emboîtait le pas avec le CARB (California Air Resource Board). « En 1985, les premières normes de l'EPA concernant les NOx (oxyde d'azote) ont eu des conséquences qui sont encore ressenties aujourd'hui. Au même moment, les pétrolières ont dû revoir le raffinage des carburants afin de respecter les normes de l'EPA limitant à 5000 ppm (particules par millions) la concentration de soufre dans le diesel, limite qui fut par la suite réduite à 500 ppm en 1994 et à 15 ppm en 2007. En même temps, on permettait le mélange du biogaz au diesel, qui peut en contenir jusqu'à 20 % de nos jours. Ces chambardements ont engendré des modifications aux huiles lubrifiantes pour le bon fonctionnement des moteurs et des composants de posttraitement », raconte Michel Bergeron.

Entre 1985 et 2013, les NOx et les MP s'échappant des moteurs à combustion ont diminué de plus de 90 %. Mais les normes environnementales ne sont pas les

seuls éléments ayant influencé l'évolution des moteurs. Au cours des années 1990, comme c'est encore le cas aujourd'hui, les clients ont aussi eu leur mot à dire en recherchant plus de performance, de puissance, de couple, de durabilité et une opération facile. Les années 1980 ont été marquées par l'avènement d'une nouvelle génération des systèmes de refroidissement de l'air pour la combustion. Il s'en suivit des développements approfondis de la carburation, de l'injection et des pompes à fuel.

La fin des années 80 sont le témoin des premiers modules de contrôle électronique pour les moteurs et les laboratoires de recherche et développement en combustion ont permis de mesurer la flamme sous tous les angles pour déceler que les NOx se forment au milieu alors que les matières particulaires émanent de l'extérieur d'une flamme. Condamnés à payer des dizaines de millions de dollars d'amendes en 1998 pour ne pas avoir respecté les normes imposées par l'EPA alors qu'il s'agissait plutôt d'une question de mauvaise interprétation, les manufacturiers de moteurs ont réagi en accélérant certains développements. Ce qui mena à l'arrivée, en 2002, du EGR (Exhaust Gas Recirculation – Recirculation des gaz

d'échappement) et d'une nouvelle génération de turbo à géométrie variable.

L'ajout de filtres à particules dans les systèmes d'échappement en 2007 jumelé à de nouveaux programmes de maintenance et des huiles novatrices ont poursuivi l'évolution. C'est aussi à ce moment que la ventilation du carter (Crank Case Ventilation) a été prise en compte et de nouveaux filtres ont été créés dans un système fermé, assurant que rien ne s'échappe à l'extérieur en retournant les résidus dans le carter. Les innovations continuent en 2010 avec de nouveaux systèmes de posttraitement des gaz d'échappement alimentés au FED (Fluide d'échappement du diesel).

« Et depuis 2014, de nouvelles normes environnementales adressant les gaz à effet de serre (GES) ont été établies et trace l'avenir des moteurs », ajoute Michel Bergeron. « Il s'agit d'une phase d'évolution accélérée englobant de nouveaux modules de contrôle électronique, l'injection à haute pression, le diagnostic à distance, le perfectionnement des voyants lumineux avertisseurs et de vigilance du système posttraitement. Les nouvelles étapes d'évolution passeront, entre autre, par la gestion thermique et les composants, parasites de puissance et dont les fonctionnements consomment des chevaux vapeurs et du carburant. »

Les filtres à particules sont faits de céramique et les SCR (Selective Catalytic Reduction – Réduction catalytique sélective) en matériaux composites, ce qui nécessite le recours à des matériaux nouveaux et plus légers pour l'élaboration de systèmes et produits novateurs. Toutes ces améliorations au cours des trois dernières décennies ont marqué l'évolution du moteur à combustion qui a permis de doubler la puissance des moteurs sans en augmenter le poids malgré les contraintes environnementales. Il faut aussi ajouter à toutes ces étapes le développement de moteur au gaz naturel (que seul Cummins fabrique actuellement) et autres carburants alternatifs.



> Michel Bergeron





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



Mobil Delvac™

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

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



Caterpillar cesse de produire des camions vocationnels



Le manufacturier de camions et d'équipements lourds Caterpillar, de Peoria en Illinois, a annoncé le 26 février dernier que l'entreprise allait mettre fin à sa production de camions vocationnels de route. La société affirme que, selon le climat actuel dans l'industrie du camionnage et une analyse approfondie du marché, elle a décidé de se retirer de ce dernier. Cette décision s'inscrit également dans la restructuration continue de ses activités alors qu'elle tente constamment d'arrimer ses opérations aux conditions de marché.

Caterpillar cesse donc immédiatement de prendre de nouvelles commandes mais voudrait rassurer ses clients qu'elle est engagée à continuer à offrir tout le support requis à ses camions sur la route actuellement. Caterpillar a lancé son premier camion vocationnel de route sur le marché nord-américain en travaillant de concert avec Navistar en 2011 sur la conception du produit et sa construction. L'an dernier, Caterpillar commençait à concevoir et produire ses propres camions vocationnels de route à son usine de Victoria, au Texas.

« Demeurer compétitif dans ce marché nécessiterait des investissements importants pour développer et produire une gamme complète de camions et après une révision complète de la situation, nous croyons que le marché ne supporterait pas suffisamment les investissements en question », de dire Ramin Younessi, vice-président responsable des opérations de la division des systèmes de génération de pouvoir de Caterpillar. « Nous n'avons pas encore commencé à construire des camions à Victoria et cette décision nous permet de sortir du marché avant d'entreprendre la transition. » La décision devrait se traduire par une perte de 70 emplois environ et ces réductions s'étendront sur une certaine période de temps encore indéterminée. (GH)

ACHAT & VENTE FPL REMORQUES

REMORQUES SÈCHES 48', 53' 2, 3, 4 ESSIEUX

PLATEFORME

SYSTÈME DE RÉFRIGÉRATION ET DE CHAUFFAGE DISPONIBLE

Depuis sa création en 1999, FPL perpétue une tradition d'excellence qui fait d'elle un chef de file dans les services de mécanique générale pour véhicules lourds ainsi que dans les services mobiles d'entretien.

UN INVENTAIRE VARIÉ ET DE QUALITÉ EST MAINTENANT À VOTRE PORTÉE.

Valeur ajoutée qui saura répondre aux besoins de nos clients présents et futurs.

Toujours en développement et après l'analyse des besoins de nos clients, FPL a décidé de se démarquer dans le marché de l'achat et de la vente de remorques.

Patrick Laferriere 514 968-3335 patrick.laferriere@fplinc.ca

115 H, Montée du Domaine, St-Eustache, Qc J7R 4K3

Pour des pneus à la pression optimale

Par Guy Hébert

Michelin Americas Truck Tires, de Greenville en Caroline du Sud, vient de lancer sur le marché son système Michelin Auto Inflate, propulsé par Halo. Il s'agit d'un mécanisme qui s'installe directement sur la roue qui assure la gestion de la pression des pneus afin que la pression soit toujours maintenue à son niveau optimal automatiquement. Des valves fuyantes, des températures extrêmes et des erreurs humaines peuvent mener à des pneumatiques à mauvaise pression et des arrêts coûteux. Conçu en collaboration avec Aperia Technologies, Michelin Auto Inflate propulsé par Halo peut permettre à des flottes d'économiser environ 2 400 \$

par camion-remorque annuellement en réduisant les temps d'arrêts coûteux à cause de problèmes de pneus, en prolongeant la durée de vie des pneus, en améliorant les économies de carburant et en améliorant la sécurité.

« Michelin Auto Inflate est simple et fiable en plus d'être un atout pour les affaires », de dire Adam Murphy, vice-président du marketing de Michelin Americas Truck Tires. « À cause de divers facteurs complexes la pression des pneus peut changer de jour en jour et même d'heure en heure. Maintenir la pression à son niveau optimal est quasi impossible à faire manuellement.



En utilisant l'accessoire Halo d'Aperia, le Michelin AUTO Inflate fournit un retour immédiat sur l'investissement pour les flottes en éliminant un des problèmes le plus irritant, en s'assurant que les pneus soient toujours à la bonne pression pour que le camion puisse rouler en atteignant les meilleures performances tout le temps. »

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

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

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

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

- consultez le site Web du ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports (www.mtq.gouv.qc.ca);
- composez le 511 (Québec) ou le 1 888 355-0511 (ailleurs en Amérique du Nord).

En période de dégel ROULEZ LÉGER



ENSEMBLE
on fait avancer le Québec

Québec

Les fourgons, une évolution constante

Par Guy Hébert



Né dans le monde des boîtes de camion, Marc Leclair est un témoin privilégié de l'évolution des fourgons et de leur construction depuis de nombreuses années. En tant que président de Fourgons Leclair, il avoue que les formes des fourgons n'ont pas beaucoup changé mais que les matériaux utilisés dans leur confection sont bien meilleurs aujourd'hui, bien que quelquefois beaucoup plus dispendieux. Là où on remarque une réelle évolution, c'est dans l'outillage et les postes de travail de la ligne de production.

Blessures aux yeux, coupures sur les mains, maux de dos ont longtemps été un fléau dans les usines de confection de fourgons. «Avec le temps, nous avons mis en place de nouveaux postes de travail beaucoup plus ergonomiques avec de l'outillage plus performant. Cela a permis de non seulement réduire le taux d'accidents mais aussi de sauver du temps pour la construction de chaque unité. Notre nouvelle usine de Terrebonne comprend un comité de santé et de sécurité au travail qui prend son rôle très au sérieux», affirme Marc Leclair.

Au cours des années, l'aluminium a toujours été le matériel privilégié mais les panneaux FRP (*Fiberglass Reinforced Panels*) ont pris de plus en plus de place. Mais comme il s'agit d'un produit importé des États-Unis, la dévaluation de la devise canadienne et le taux de change actuel le rendent beaucoup moins économique. Au fil des ans, Fourgons Leclair a réussi à se démarquer de la concurrence par sa flexibilité lui permettant de réaliser des commandes spéciales, des produits sur mesure pour les municipalités ainsi que le CGER (Centre de gestion du matériel roulant) du ministère des Transports du Québec. L'entreprise est devenue maître dans l'aménagement intérieur des fourgons.

Le tout à partir de quelques modèles de base, le traditionnel giclé à l'uréthane et les boîtes haut de gamme que sont la Thule et la Tundra, conçues à partir de panneaux éco énergétiques importés

d'Italie et approuvées par le programme fédéral Écocamionnage. Les panneaux sont importés en conteneurs et arrivent à l'usine sous forme de kits prêts à assembler ou presque. Au cours de la dernière année, Marc Leclair a remarqué que les commandes pour de plus gros volumes de fourgons sont à la hausse. De plus, le nombre d'unités réfrigérées pour l'industrie de l'alimentation et de l'agroalimentaire est aussi en pleine croissance.

Fourgon Leclair profite également d'une entente avec Chrysler afin d'offrir à ses clients des camions ProMaster en inventaire sur lesquels des boîtes de 13 pieds peuvent être installées et ainsi créer un ensemble léger de moins de 3 500 kg exempté de toutes les lois applicables aux camions de classe moyenne et lourds. Dans une ère de pénurie de chauffeurs qualifiés, ce fourgon léger est une solution populaire et recherchée. Le délai de construction d'un fourgon varie de 3 à 8 semaines selon le type de boîte requise et son aménagement intérieur. Il est prévu qu'un fourgon aura une durée de vie équivalente à celle de deux camions et pourra être transféré sur un nouveau véhicule après 5 ans environ. «De plus, les nouveaux déflecteurs d'air, qu'ils soient installés sur le toit du camion ou du fourgon, permettent de diminuer la consommation de 4 % à 10 %. C'est un autre avantage que recherchent les acheteurs de fourgons», de conclure Marc Leclair.



> Marc Leclair et son fils Sébastien.

Marc Garneau dépose le nouveau rapport

Par Guy Hébert

Le 25 février dernier alors qu'il déposait un nouveau rapport, l'honorable Marc Garneau, ministre des Transports, a fait la déclaration suivante : « À titre de ministre des Transports, j'ai l'honneur de déposer au Parlement le rapport de l'examen de la Loi sur les transports au Canada. Cet examen approfondi réalisé au cours d'une période de 18 mois tient compte de la réalité de plus de 300 intervenants des domaines des transports et du commerce, y compris les administrations provinciales et territoriales. Il a été effectué afin que le réseau de transport national continue de favoriser la compétitivité et le commerce du Canada à l'échelle internationale ainsi que sa prospérité. »



« Le gouvernement du Canada examinera attentivement les conclusions du rapport ainsi que toutes les mesures à prendre pour accroître la sécurité, l'efficacité et la compétitivité du réseau de transport du Canada. En tant que ministre des Transports, je suis prêt à promouvoir une nouvelle vision moderne des transports au Canada. Le rapport traite de l'avenir, des 20 à 30 prochaines années, et examine comment nous pouvons maximiser la contribution du réseau de transport pour soutenir la croissance économique du Canada. »

« Au cours des prochaines semaines et des prochains mois, le gouvernement souhaite connaître les points de vue de ses collègues fédéraux, de ses homologues provinciaux et territoriaux, des collectivités autochtones ainsi que des intervenants des secteurs public et privé sur les enjeux soulevés dans le rapport. Il est essentiel de travailler en collaboration avec tous nos partenaires clés pour aller de l'avant et nous assurer que le réseau de transport du Canada est en mesure de profiter des possibilités sur la scène internationale, de contribuer à une économie très dynamique et de répondre aux besoins changeants des Canadiens et des Canadiennes. » Le rapport comprend deux tomes, un premier de 286 pages et un second de 234 pages et les deux documents sont disponibles sur le site www.tc.gc.ca/examenltc2014.

Chauffeurs de longue distance \$0.514/mile

Nous avons aussi besoin de Chauffeur Propriétaire

Appelez-nous ou venez nous rendre
visite pour discuter des nouveaux
taux au millage plus élevés.



« Rosedale cherche à agrandir son
registre de chauffeurs professionnels
Je suis heureux d'être venu voir
cette équipe, n'hésitez pas à venir la
voir vous aussi. »

Steve C., tractionnaire pour Rosedale depuis 7 ans

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

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

rosedale.ca/chauffeurs

Tél. 1.855.721.3962 | Téléc. 1.844.314.5953





Le Port de Montréal veut mieux informer les camionneurs

L'Administration portuaire de Montréal accueille avec grande satisfaction les résultats d'une étude visant à améliorer la fluidité du trafic des camions qui assurent le transport terrestre des marchandises en provenance et destinées au port de Montréal. Selon les conclusions de l'étude, la radio et les rapports en ligne sont souvent plus orientés vers les besoins des voyageurs plutôt que ceux des camionneurs qui travaillent au port. Il est donc important que les systèmes soient ajustés de façon à offrir aux transporteurs routiers de l'information plus précises afin améliorer l'efficacité des opérations et permettre aux chauffeurs et aux répartiteurs de prendre des décisions plus éclairées concernant le choix des trajets et à quel terminal se rendre, ainsi que de mieux prévoir le délai.

« Le flux de la circulation des camions se rendant au port ou le quittant peut faire une différence importante dans la compétitivité entre les différents terminaux et la relation des installations portuaires avec la ville et les collectivités avoisinantes », explique Krista Bax, directrice exécutive de l'Asia Pacific Gateway Skills Table.

« Les technologies de communication peuvent offrir des solutions avantageuses afin d'améliorer l'efficacité des camions et réduire les impacts négatifs et nous tenions à documenter une variété d'options technologiques qui pourraient aider l'industrie maritime à optimiser l'efficacité de ceux et celles qui y travaillent. »

L'étude intitulée *Study of Innovative Technologies for Communicating Real-time Information to Port Drayage Drivers*, et rendue publique le 12 janvier 2016, a été produite par l'Asia Pacific Gateway (APG) Skills Table, en collaboration avec l'Administration portuaire de Montréal. Fidèle à sa volonté d'augmenter continuellement l'efficacité de ses opérations, le Port de Montréal est bien décidé à prendre les moyens pour améliorer l'accès des camions aux terminaux portuaires. L'étude fait l'inventaire des différentes plateformes technologiques qui permettent de relayer aux camionneurs des informations en temps réel sur les conditions d'opérations et de trafic du port. Pour cela, l'étude a examiné le cas de 10 ports internationaux. Il s'agit surtout de cas nord-américains et européens de grandeurs et de complexités variées.

Ces plateformes technologiques peuvent varier de simples courriel, à des messages textes (SMS), à Twitter jusqu'à des systèmes plus complexes d'applications mobiles et de panneaux routiers à messages variables. L'étude établit ainsi des façons d'utiliser les nouvelles technologies de l'information pour mieux informer les camionneurs de l'état de la circulation et, partant, de mieux planifier leur trajet à destination du port de Montréal et réduire les temps d'attente. « Ce rapport confirme qu'il existe de nombreuses solutions technologiques qui pourraient nous aider à diminuer la congestion pour les camions venant au port », de conclure Daniel Dagenais, vice-président des opérations au Port de Montréal. Les technologies de l'information et les médias sociaux offrent aux gestionnaires du port des outils de premier plan afin d'influencer le choix des routes et préserver la fluidité de la circulation des camions à nos barrières. (GH)

NAI Commercial

Services immobiliers commerciaux mondiaux
Agence immobilière



Partenaire de vos
projets immobiliers
commerciaux

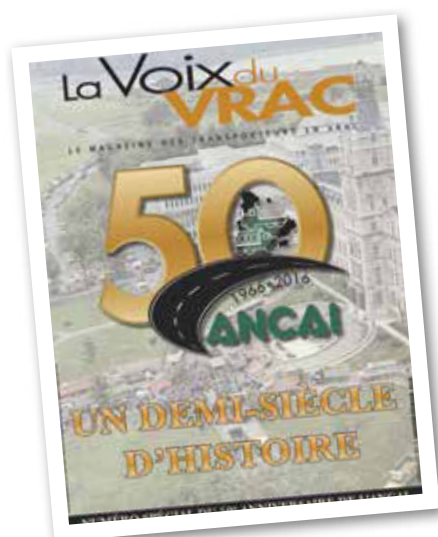
Manon Huppé
Courtier immobilier agréé - Commercial
Industriel, transport, entreposage

cell. : 514 238 7683
tél. : 514 866 3333 x 315
mhuppe@naimontreal.ca
www.naimontreal.ca

Après 50 ans, l'ANCAI doit reprendre le même combat

Par Guy Hébert

« Un demi-siècle à protéger l'intérêt public », tel est le thème du congrès annuel de l'Association nationale des camionneurs artisans inc. (ANCAI) qui se tiendra les 28, 29, 30 avril et 1^{er} mai prochains au Centre Sheraton de Montréal. En 2016, l'ANCAI célèbre son 50^e anniversaire et plusieurs activités ont été incluses au programme afin de souligner comme il se doit cet anniversaire.



Oscar Tellier (1966-67), Alphonse Dufour (1967-1974), Lionel Nadeau (1974-1976), Gérard Dubé (1976-1982), Florian Lavoie (1982-1983), Gilles Giguère (1983-1986), Jean-Yves Morin (1986-1988), Christian Bélanger (1988-1997 / 1998-2006), Jean-Pierre Garand (1997-98) et Guy Laplante (2011-) se sont succédé à la présidence de l'ANCAI au cours de toutes les années pour faire de l'organisme un joueur important dans l'industrie du transport de vrac au Québec.

Et malgré ses lettres de noblesse, il semble que 50 ans plus tard, l'ANCAI doive reprendre les armes pour livrer un combat qui semblait, du moins de l'extérieur, comme ayant eu lieu il y a belle lurette. Les permis des organismes de courtages expireront le

31 mars 2017. Dans l'édition de novembre/décembre 2015 du magazine *La Voix du vrac*, le président de l'ANCAI, Guy Laplante, écrivait : « Si le ministre des transports du Québec ne reconduit pas le système de réglementation actuel dans l'industrie du camionnage en vrac, les camionneurs artisans et les petites entreprises de camionnage en vrac se retrouveraient sans aucune protection, livrés à eux-mêmes dans l'exploitation de leur entreprise. »

« À la fin des années 1990 et au début des années 2000, les camionneurs artisans et les petites entreprises de camionnage en vrac, regroupés dans les organismes de courtage avec permis de la CTQ, ont dû se battre féro-

suite en page 22

IL Y AURA DE L'ÉNERGIE !

Venez découvrir notre offre complète de produits et services énergétiques commerciaux et industriels.

ÉNERGIE
COMMERCIALE &
RÉSIDENTIELLE



AU STADE OLYMPIQUE
LES 22 ET 23 AVRIL 2016

KIOSQUE 3045



Produits - services - soumission - cartes - livraison - réseau pipeline - service d'urgence 24 h

suite de la page 21

cement pour maintenir en place un système qui a servi non seulement les intérêts des camionneurs, mais également ceux des organismes publics», explique Guy Laplante. « La déréglementation dans le domaine du camionnage général a eu pour effet de diminuer les prix payés à un point tel que la capacité financière d'un camionneur artisan œuvrant dans le transport général durait en moyenne 19 mois avant de faire faillite. »

Depuis sa fondation en 1966, l'ANCAI a toujours défendu les intérêts des camionneurs artisans et des petites entreprises de camionnage en vrac auprès des différents gouvernements qui se sont succédé. L'ANCAI et ses organismes de courtage affiliés ont joué des rôles importants dans chacune des régions du Québec au fil des années. L'ANCAI persiste à crier haut et fort, et non sans raison, que ses membres doivent profiter d'un cadre réglementaire pertinent, spécialement pour les marchés publics. « L'ANCAI et ses organismes de courtages affiliés dans toutes les régions du Québec sont, sans l'ombre d'un doute, le meilleur outil pour les municipalités, les ministères et autres organismes publics qui veulent se prendre en main », ajoute Gaétan Légaré, directeur général de l'ANCAI. « Toutes les transactions de ces organismes de courtage transitent par des comptes en fidéicommis comme c'est le cas pour les avocats. Un renouvellement de la réglementation représenterait une action gouvernementale pouvant mettre fin à la collusion et à la corruption dans le secteur du transport sur les chantiers de construction. »

Monsieur Légaré souligne que des initiatives comme celle du maire de Québec, Régis Labeaume, qui a décidé de faire appel



« Si le ministre des transports du Québec ne reconduit pas le système de réglementation actuel dans l'industrie du camionnage en vrac, les camionneurs artisans et les petites entreprises de camionnage en vrac se retrouveraient sans aucune protection, livrés à eux-mêmes dans l'exploitation de leur entreprise. »

- Guy Laplante, président de l'ANCAI

presqu'exclusivement à des membres de l'ANCAI lors de la construction du Centre Vidéotron, démontrent clairement que c'est la meilleure façon de fonctionner. « Si jamais on revenait en arrière, ce serait comme si la commission Charbonneau n'avait jamais eu lieu. »

Dans le cadre d'une enquête d'une enquête du ministère des Transports en février 2015 auprès des abonnés des organismes de courtage, 80 % des camionneurs ont affirmé être satisfaits du système actuel. Ce dernier se traduit par un partage du transport des matières en vrac dans les marchés publics à un prix déterminé par le MTQ. Le système s'assure que chaque région bénéficie d'un bassin suffisant de camions et de retombées économiques importantes. Il semble toutefois qu'un caillou fasse dérailler l'engrenage lorsque des entités fonctionnant sans permis et sans se faire achaler par les autorités compétentes viennent concurrencer les organismes de courtage reconnus dans certaines régions.

L'ANCAI refuse de jouer à l'autruche et admet que certains de ses membres enveniment la situation, comme l'écrivait Guy Laplante : « Certains membres des organismes de courtage exercent également une concurrence déloyale contre leur propre organisme en inscrivant un camion à l'organisme de courtage et, au moyen d'une compagnie apparentée, place un autre camion chez un client de l'organisme de courtage. » Il s'agit probablement les deux plus importants irritants auxquels font face les organismes de courtage depuis plusieurs années. Mais malgré tout, l'ANCAI croit fermement que l'avenir d'une industrie du camionnage de vrac viable au Québec passe par le système actuel et son renouvellement en 2017, sans fermer la porte à certains ajustements. « Les organismes de courtage ont fait leurs preuves et le ministre des Transports se doit de le maintenir après le 31 mars 2017 », affirme le président de l'organisme qui regroupe plus de 5 000 membres.



La référence depuis 26 ans !

1195, Principale, Granby (Qc) J2J 0M3

450 776.1010 / 1 800 463.2906

www.revetementagro.com



Glis-Tout
pour camion à benne basculante

Nous fabriquons votre revêtement de benne selon vos spécifications



OFFREZ-VOUS L'ORIGINAL!

Nos Garanties et Pièces d'origine Cat conçues pour répondre à vos besoins

COMPOSANTE 

Une garantie prolongée de pièces pouvant aller jusqu'à 48 mois.
Offerte sur près de 20 composantes.

RÉNOkit

Une couverture pour des ensembles de pièces pour moteurs lourds
et mi-lourds. Différentes options sont offertes.



Garantit la remise à neuf de votre moteur Cat, quel que soit le
kilométrage au compteur.



Les batteries Cat offrent le meilleur démarrage à froid de l'industrie
et une résistance maximale aux vibrations.



Les pièces d'origine Cat sont pensées et dessinées pour maximiser
la performance et la durabilité.

Pour obtenir plus de détails, communiquez avec nous.

1 855 226-4664 | hewitt.ca/camion

Les programmes de garanties sont offerts pour les moteurs de camion routier seulement.

Hewitt



Service par Excellence

La petite histoire du transport de vrac au Québec

Par Guy Hébert

Conseiller juridique de l'Association nationale des camionneurs artisans inc. (ANCAI) depuis plus de 40 ans, Pierre Beaudet a été un témoin privilégié de l'évolution du transport de vrac au Québec. Possédant une mémoire que ses collègues considèrent comme phénoménale, Pierre Beaudet a tracé la chronologie des grands moments de l'histoire du transport de vrac dans la dernière édition de La Voix du vrac, la revue de l'ANCAI. Voici donc les grandes lignes du récit du transport de vrac.

1950-1966 > Les camionneurs artisans participaient au transport de vrac dans les marchés publics si le parti politique qu'ils appuyaient gouvernait le Québec. Ainsi dans les années 50, les camionneurs soutenant l'Union Nationale avaient l'exclusivité des marchés publics. Les sympathisants libéraux ont pris la relève dans les années 60.

1960 > Début de la révolution tranquille et de la syndicalisation de la fonction publique québécoise. Devant cet état de fait, certains camionneurs croyaient qu'il serait préférable de se regrouper et de travailler ensemble. Alphonse Dufour, un transporteur forestier de Charlevoix dirige un groupe qui sillonne le Québec afin de réunir les camionneurs artisans de toutes les régions et former

l'Association nationale des camionneurs artisans indépendants et dépolitiser le camionnage en vrac. Ces camionneurs voulaient se répartir entre eux le transport en vrac dans les marchés publics.

Cette même année, le gouvernement du Québec organise une commission d'enquête sur le fonctionnement de l'industrie du camionnage en vrac qui est présidée par le juge René Lippé et dont l'un des commissaires est un jeune Jacques Parizeau. Après avoir décelé les principales malaises de l'industrie, la commission a recommandé de réglementer le travail des camionneurs artisans et de leur donner le contrôle du courtage.

1966-1973 > L'ANCAI s'est acharné auprès des autorités politiques afin que les recommandations de la commission soient mises en place et ce n'est qu'en 1973 que le Règlement sur le camionnage en vrac est adopté. Ce dernier obligeait alors tous les transporteurs de vrac pour autrui à détenir un permis VR émis par la Commission des transports du Québec (CTQ) ainsi qu'une plaque d'immatriculation commençant par les lettres VR. À ce moment, seul le propriétaire possédant un seul camion et le conduisant lui-même pouvait faire partie d'une association regroupant les camionneurs d'une circonscription électorale. Ceux qui possédaient deux camions ou plus étaient considérés comme des entrepreneurs. Le MTQ a aussi donné un coup de pouce aux associations en accordant une clause préférentielle d'embauche leur assurant 75 % du transport en haut de la ligne d'infrastructure pour toutes les exécutions de contrats accordés à des entrepreneurs.

**Chacun à la bonne place,
c'est carrément rentable !**





**RESSOURCES
HUMAINES**

On s'engage à faire la différence

**Recrutement de personnel
Impartition
Placement temporaire
ou permanent
contractuel et événementiel**

514 337-0808

srhs.ca

**RECRUTEMENT
DE PERSONNEL**



1977 > La CTQ, qui établissait annuellement les tarifs pour toutes les matières en vrac, avait livré 14 500 permis VR. Le système perdura jusqu'en juin 1977 alors que le gouvernement du Québec a proposé que tous les camionneurs artisans et entrepreneurs qui œuvraient dans l'industrie soient réunis dans une seule association. Une manifestation monstre a eu lieu alors que 2 500 camions se sont garés devant le parlement et sur les plaines d'Abraham alors que l'ANCAI réclamait une augmentation du volume de transports. Dans le cadre de la réforme, le gouvernement proposait un tarif horaire de 19,50 \$ alors que l'ANCAI réclamait 23,00 \$. Le MTQ a finalement accepté le tarif demandé par l'ANCAI en plus d'étendre la clause 75/25 à tous les ministères et organismes gouvernementaux.

1977-1980 > L'ANCAI a continué à revendiquer que le MTQ mette en place des organismes de courtage de zone et des postes régionaux et c'est à la suite de manifestations rotatives dans toutes les régions que l'ANCAI a obtenu gain de cause.

1980-1990 > Les organismes de courtage ont permis aux camionneurs artisans de participer à 80% des travaux réalisés dans les marchés publics.

1990 > Du 1^{er} au 22 juin, pendant 21 jours plus de 27 000 camionneurs ont participé à une manifestation monstre devant le parlement afin de convaincre le gouvernement de maintenir en vigueur le Règlement sur le camionnage en vrac en plus de voir les organismes de courtage obtenir une clause préférentielle d'embauche sur l'asphalte.

1994 > La Commission de la construction du Québec expulse les camionneurs artisans des chantiers parce qu'ils ne sont ni employeurs ni salariés au sens de la Loi sur les relations de travail dans l'industrie de la construction. Les démarches de l'ANCAI ont alors mené à ce que le ministère du Travail modifie la Loi sur les relations de travail dans l'industrie de la construction en 1995, afin d'en exempter les camionneurs. Une autre brique tombe sur l'ANCAI en 1994 lorsqu'elle apprend qu'une nouvelle entente intervenue entre les provinces canadiennes et le gouvernement fédéral entrant en vigueur le 1^{er} janvier 1998, empêcherait le gouvernement du Québec de maintenir son Règlement sur le camionnage en vrac. En réponse aux efforts de l'ANCAI, le gouvernement du Québec a reporté au 1^{er} janvier 2000 l'entrée en vigueur de la nouvelle loi fédérale.

1998 > Trois jours de manifestations ont convaincu le gouvernement du Québec de réglementer le courtage à compter du 1^{er} janvier 2000 qui comprenait une clause préférentielle d'embauche majorée et de maintenir les organismes de courtage en vigueur jusqu'au 31 mars 2007.

2007 > Alors que la déréglementation des organismes de courtage devait se produire,

l'ANCAI obtient le statu quo jusqu'en 2012 mais avec certains compromis alors qu'un entrepreneur pouvait alors utiliser dans le 50 % lui étant réservé les camionneurs de son choix, sans recourir à un courtier sans permis. C'est ce nouveau régime qui expirera le 31 mars 2017.

2016 > L'ANCAI fête son 50^e anniversaire, un demi-siècle à protéger l'intérêt public!

T.A.G. LES INDUSTRIES T.A.G. LTÉE

T.A.G. INDUSTRIES LTD.

**CONCEPTEUR DE SYSTÈME
DE TOILES POUR REMORQUES
VENTE • INSTALLATION • SERVICE**

**VENEZ NOUS RENCONTRER
au kiosque 4200!**

**Découvrez
nos nouveaux
produits :**

**- EASYTARP
- Toiles pour asphalte (retient la chaleur)**

**EXPO
GRANDS TRAVAUX
ÉQUIPEMENT LOURD**

TAG Laval
2840, boul. Le Corbusier
Laval

TAG Rive-Sud
1101, rue Nobel,
local 4, Ste-Julie

**Plusieurs
distributeurs à
travers le Québec!**

**450 963-1327 • 1 800 268-1327
info@tag.qc.ca • www.tag.qc.ca**

Le turbocompresseur et le poumon du moteur

Par Guy Hébert

Rares sont les personnes qui possèdent plus de 35 années d'expérience dans la reconstruction de turbo compresseurs comme Yves Grondin, propriétaire de Turbo Expert Québec. L'entreprise en a parcouru du chemin depuis son lancement dans un atelier de 250 pieds carrés en 1996. 20 ans plus tard, Turbo Expert réalise ses activités dans une usine de 6 000 pieds carrés équipée à la fine pointe technologique. Un inventaire de pièces complet permet à l'entreprise de rapidement répondre aux besoins des clients. Turbo Expert est dépositaire de produits de marques comme Garret, Holset, Borg Warner/Schwitzer, Mitsubishi et IHI.

Au fil des années, l'équipe de Turbo Expert a acquis une expertise et un savoir-faire lui permettant d'entretenir des relations d'affaires avec des organismes comme la Garde côtière canadienne, la Société des traversiers du Québec, le Réseau de transport de la capitale et de grands joueurs maritimes comme CSL, Transport Desgagnés, le Groupe Océan et plusieurs autres. Le turbocompresseur est composé d'un arbre de turbine qui est entraîné par les gaz d'échappement du moteur. A l'extrémité

de cette arbre de turbine une roue de compression aspire l'air frais et la compresse dans le moteur. Cet air sous pression permet d'améliorer leur rendement et augmenter la puissance du moteur.

C'est après avoir travaillé pendant 16 ans chez Diésel UAP à sa sortie de l'École Wilbord Bherer de Québec en 1979 qu'Yves Grondin a décidé de créer sa propre entreprise. « Ils étaient nombreux ceux qui disaient qu'il était impossible de gagner sa vie et de faire vivre sa famille en se concentrant exclusivement sur les turbocompresseurs », explique Yves Grondin. « Pourtant aujourd'hui, alors que Turbo Expert fête ses 20 ans, nous sommes six experts qui font du turbo leur gagne-pain chez Turbo Expert. J'ai suivi l'évolution du turbo qui commençait à faire son entrée dans les moteurs en 1979 alors qu'aujourd'hui tous les moteurs au diésel ont un turbo. J'ai donc transmis mes connaissances à mes collègues car il n'existe aucune formation strictement sur le turbo. »

Turbo Expert répare et vend des turbocompresseurs pour toutes sortes d'applications allant de petits turbos pour les automobiles aux énormes turbos de 4 500 livres pour le



> Yves Grondin

secteur maritime. Seul atelier dans l'Est du Canada dont les activités sont concentrées exclusivement sur la vente et la réparation de turbocompresseurs, Turbo Expert compte parmi ses clients de nombreuses entreprises de transport et des ateliers mécaniques pour les véhicules lourds. « Avec le taux de change actuel, il devient très onéreux de remplacer les camions alors les propriétaires tentent de conserver leurs véhicules lourds le plus longtemps possible. Nous travaillons toujours avec des pièces d'origine des manufacturiers de turbo et nous avons accès à plus de 5 000 turbos différents en moins de 24 heures. Les réparations que nous pouvons effectuer se traduisent souvent par des économies de 40 % à 50 % pour les transporteurs. »

Dans le secteur maritime, les gros turbocompresseurs sont soumis à une cédule d'entretien qui dicte des entretiens aux 5 ans ou aux 8 000 heures par exemple. Ce n'est pas le cas du camionnage où on attend souvent que ça brise avant de le faire réparer. « Le turbo c'est le poumon du moteur, s'il est défectueux, le moteur ne fonctionnera simplement pas. Lorsque nous inspectons un turbo, si nous jugeons qu'il n'est pas réparable, nous allons proposer des solutions alternatives aux clients. Toutes nos réparations sont garanties pour un an. De plus, nous avons un atelier d'usinage qui donne une seconde vie à certaines composantes. Avec nous, les clients ne paient que pour ce qui est brisé et savent qu'ils transigent avec de réels experts », de conclure Yves Grondin.



Frissons garantis !



Nos fourgons isothermes Thule et Tundra ont reçu l'accréditation du Programme écoénergétique du Gouvernement du Québec et ils bénéficient d'une subvention.

Fourgons
Leclair inc.
concepteur de fourgons

31, rue Théodore-Viau Terrebonne, QC J6Y 0J8 | 514 846-2000 | Sans frais : 1 855 532-5247

fourgonsleclair.com

C3E investit 350 000 \$ dans Nordresa

Par Guy Hébert

Le Centre d'excellence en efficacité énergétique (C3E) investit 350 000 \$ chez Nordresa inc. pour soutenir la commercialisation de ses systèmes de motorisation pour véhicules électriques comprenant les batteries, les systèmes de recharge, les convertisseurs de puissance et de contrôle ainsi que les diverses interfaces (électriques, mécaniques et thermiques). Ces technologies seront exploitées dans un premier temps dans un système de conversion pour les plateformes E-450 de Ford, servant principalement à des opérations de livraison de marchandises, de distribution postale ou de transport de personnes par minibus.

La compagnie profite des 15 ans d'expérience de son fondateur Sylvain Castonguay pour appuyer sa démarche sur des alliances internationales et une expertise pointue en veille technologique, analyse de marché et ingénierie en lien avec les véhicules électriques. « L'investissement du C3E chez Nordresa permettra d'accélérer l'introduction de cette technologie dans le marché florissant favorisant la réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES). Tout en réduisant leur coût de fonctionnement, les usagers de flottes de véhicules de classes 3 et 4 généreront ainsi des crédits carbone disponibles pour le



> Présents à la signature de l'entente concluant l'investissement : M^e Serge Lalonde, avocat chez Dentons Canada; Donald Angers, PDG du C3E; Sylvain Castonguay, président de Nordresa; Christine Lagacé, présidente du C3E et M^e Jean-François Noël, avocat chez BCF.

marché québécois» mentionne le PDG du C3E, M. Donald Angers.

Nordresa conçoit, fabrique et intègre des systèmes électromécaniques destinés aux véhicules commerciaux et institutionnels. Assemblées au Québec, les solutions proposées exploitent des composants et des fournisseurs de calibre automobile. Les systèmes sont conçus afin de répondre aux besoins des clients et sont capables d'affronter les rigueurs de notre climat hivernal.

Le Centre d'excellence en efficacité énergétique (C3E) est un centre issu de l'initiative de ses deux (2) membres fondateurs Rio Tinto Alcan et Hydro-Québec dont la mission est d'aider les entreprises à commercialiser leurs innovations dans le secteur de l'efficacité énergétique des transports. Bénéficiant de l'appui financier du Bureau d'efficacité et d'innovation énergétiques du Québec

(BEIE), le C3E investit en électrification des transports.

« Nordresa entend devenir un leader de premier choix dans la commercialisation de solution pour la mobilité durable. Le NEC50, mis en démonstration grâce au C3E, permettra d'éviter l'équivalent de 20 tonnes de GES par année par véhicule. La solution proposée sera démontrée dans une opération commerciale de transport de colis urbains, mais la technologie est aussi compatible aux véhicules de service, au transport des personnes à mobilité réduite et même au transport scolaire par minibus. La participation du C3E permet à notre entreprise d'augmenter sa visibilité tant au Québec qu'ailleurs en Amérique du Nord et ainsi attirer rapidement l'attention des grands propriétaires de flottes de camions soucieux de se tailler une place au premier rang des entreprises engagées dans la lutte aux changements climatiques, mais aussi orientées sur la réduction globale des coûts d'opération », mentionne le président de Nordresa, Sylvain Castonguay.



> Le Nomade est un véhicule électrique conçu par Nordresa pour une application en mode libre-service.

Regroupement d'achats de carburants à l'UMQ

Par Guy Hébert



À l'occasion d'une réunion le 19 février dernier, les membres du conseil d'administration de l'Union des municipalités du Québec (UMQ) ont approuvé les contrats résultant de l'appel d'offres public pour la fourniture et la livraison de carburants en vrac dans les municipalités participant au regroupement de l'UMQ, pour la période 2016-2018. Soulignons que 91 municipalités et organisations municipales, totalisant un volume de 29,3 millions de litres par année, ont joint ce regroupement, ce qui représente une hausse de 5 % par rapport au précédent appel d'offres.

Quinze entreprises – un record pour ce regroupement – ont répondu à cet appel d'offres, soumettant des prix dans une ou plusieurs régions. Cette concurrence accrue a eu un effet bénéfique sur les prix soumis dans la quasi-totalité des régions du Québec. Selon une analyse réalisée en 2015, les participants du regroupement d'achats de l'UMQ pour les carburants en vrac réalisent des économies d'environ

2,5 millions \$ par année. En comparaison avec les prix moyens à la pompe publiés par la Régie de l'énergie du Québec, les prix contractuels offerts par l'UMQ sont inférieurs d'environ 0,08 \$/litre pour l'essence, 0,10 \$/litre pour le diesel et de 0,18 \$/litre pour le mazout. Il est possible d'obtenir de plus amples renseignements sur le regroupement d'achats en se rendant au site www.umq.qc.ca.



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

Les avantages Sonic :

- Plus de 45 points d'approvisionnement partout en province
- Un retour rapide sur votre investissement;
- Augmentation de la durée de vie des pièces du véhicule et des économies substantielles sur l'entretien;

Contactez votre représentant Sonic dès maintenant!

1 800 207-6642 (20-SONIC)



www.sonic.coop

Le vinyle est aujourd'hui le matériel de choix pour les toiles

Par Guy Hébert

C'est en 1977 que Tony Gemma a décidé de profiter de l'expérience qu'il possédait dans le domaine des toiles de camions pour fonder sa propre entreprise, les Industries T.A.G. Ltée. « C'est au moment où j'ai décidé que personne d'autre que moi ne déciderait de mon destin que j'ai décidé de devenir mon propre patron et de créer une entreprise », dit-il en relatant la petite histoire de l'entreprise familiale où son fils Angelo représente la relève aujourd'hui. Selon ce vétéran de l'industrie des toiles, il y en avait beaucoup plus sur le route à cette époque qu'aujourd'hui, mais pas nécessairement de la même qualité.

« Dans les années 1970-80, tous les camions qui transportaient des breuvages avaient des toiles et on retrouvait beaucoup plus de semi-remorques à ridelles bâchées (*Rack & Tarp*) qu'aujourd'hui », raconte Tony Gemma. « On avait beaucoup de toiles en coton que les camionneurs arrimaient à leur camion bien simplement en les clouant sur les plancher des remorques à plateau et surbaissées. Des transporteurs comme C.P., Hamel, Cartier, Magny, Brazeau, Guilbeault, Quirion et plusieurs autres entreprises

québécoises étaient de grands utilisateurs de toiles sur leurs camions. »

Au fil des années, les toiles à bois, les toiles à fer et autres toiles utilitaires (*Utility Tarps*) ont laissé leur place aux nouveaux systèmes d'arrimage comme ceux des toiles rétractables et coulissantes, beaucoup plus sécuritaire car les chauffeurs n'avaient plus à enfile le harnais pour installer la toile sur la cargaison. Les nouveaux systèmes diminuaient donc les accidents tout en facilitant grandement le chargement et le déchargement des marchandises. Cette diversité dans le type de chargement, car il était dorénavant possible de charger la marchandise par le côté ou le dessus, était une influence européenne. Avec ces systèmes, le mode « first in/first out », où les marchandises chargées en premier dans des remorques fourgons étaient déchargées en dernier, ne tenait plus la route avec des remorques à ridelles bâchées.

Outre la technologie de l'installation des toiles, c'est probablement du côté du matériel utilisé pour les confectionner que l'on retrouve la plus importante évolution. Le coton de 15 onces a fait place à un mélange de fibres de lin communément



> Tony Gemma

appelé flax et ce dernier a cédé sa place au néoprène avant que n'apparaisse le PVC (*Polyvinyl Chloride* – Chlorure de polyvinyle). « Le flax avait l'avantage d'être imperméable et ne s'imbibait pas d'eau mais comme il devait être importé d'Écosse, il était quelque peu dispendieux. Aujourd'hui le vinyle prend presque toute la place sur le marché avec de nombreuses épaisseurs différentes. Industries T.A.G. travaille avec des vinyles de 16 onces à 28 onces. Le vinyle est aussi un matériel très sécuritaire beaucoup plus rapide à installer et il est très flexible et versatile », ajoute Tony Gemma.

Ce dernier dirige aujourd'hui une entreprise d'une cinquantaine d'employés qui réalise 80 % de ses ventes au Québec et 20 % ailleurs au Canada, par le biais d'un réseau de distributeurs autorisés. En plus des toiles pour les semi-remorques, l'entreprise confectionne également des toiles pour les bennes basculantes ainsi que des abris pour l'extérieur tout en offrant des services de réparation et de couture. Au fil des années, Industries T.A.G. est devenue, en quelque sorte, un guichet unique pour les toiles dans l'industrie québécoise du camionnage.



Les *Leaders* en
Semi-Remorques
RÉFRIGÉRÉES
Légères et Solides!



ACTION UTILITY QUÉBEC INC.
SEMI-REMORQUES



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

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

25^e
CONGRÈS

Joignez-nous pour le 25^e Congrès



1991 — 2000 — 2005 — 2016 —



1991 - 1992 - 1993 - 1994 - 1995 - 1996 - 1997 - 1998 - 1999 - 2000
- 2001 - 2002 - 2003 - 2004 - 2005 - 2006 - 2007 - 2008 - 2009 -
2010 - 2011 - 2012 - 2013 - 2014 - 2015 - 2016

Fiers d'être membres **ASMAVERMEQ!**

14, 15 et 16 septembre 2016 - Hilton Lac-Leamy

Investissements totalisant 2,9 G\$ du CN

Par Guy Hébert



Le 10 février dernier, le CN a dévoilé les détails de son plan visant à consacrer environ 2,9 G\$ CA en 2016 à l'infrastructure et au matériel ferroviaire afin d'améliorer l'efficacité du réseau, de favoriser la croissance à long terme et de renforcer la sécurité. Claude Mongeau, président-directeur général, a déclaré : « Le CN investit à long terme et, une fois de plus, nous planifions un programme d'immobilisations important pour 2016 afin de soutenir la sécurité et la fluidité du réseau et de placer la barre plus haut sur le plan de l'efficacité et du service à la clientèle. Malgré la conjoncture économique incertaine, le moment est bien choisi pour renforcer notre infrastructure

parce que nous pouvons faire les travaux plus rapidement et à un meilleur prix. »

Le CN prévoit consacrer environ 1,5 G\$ CA à l'infrastructure ferroviaire pour maintenir l'efficacité et la sécurité du réseau. Les travaux serviront notamment au renouvellement de rails, de traverses et d'autres composants de voie, à la réfection de ponts ainsi qu'à la modernisation ciblée d'embranchements. Le CN investira 600 M\$ CA en matériel roulant afin de permettre à l'entreprise de tirer parti des possibilités de croissance offertes et d'améliorer la qualité de son parc de wagons. Pour faire face aux hausses futures de volumes et améliorer davantage l'efficacité énergétique, le CN



prévoit également recevoir 90 nouvelles locomotives de grande puissance.

La Compagnie prévoit investir 400 M\$ CA cette année dans le cadre de plusieurs autres initiatives ayant pour but d'accroître la productivité et d'améliorer le service offert à ses clients. Le CN consacrera aussi 400 M\$ CA au déploiement des technologies de commande intégrale des trains (CIT) sur des tronçons de son réseau ferroviaire aux États-Unis. Le CN compte installer tout le matériel informatique requis sur quelque 3 500 milles de son réseau avant la fin de 2018, et vise à faire en sorte que le système CIT soit entièrement opérationnel à la fin de 2020, comme l'exigent des dispositions législatives du gouvernement fédéral américain.

Monsieur Mongeau a conclu en disant : « La solidité du bilan du CN nous permet de consentir à d'importantes dépenses en immobilisations au fil des cycles économiques. Le chemin de fer est essentiel pour l'économie nord-américaine et nos investissements permettront à l'entreprise de tirer parti de son avantage concurrentiel à long terme. »



VENTE INSTALLATION RÉPARATION INSPECTION
ÉQUIPEMENT DE GARAGE POUR
TOUT VOS BESOINS

CLIFFORDUNDERWOOD.COM

8445 LAFRENAIE, ST-LÉONARD, QC H1P2B3
514-325-5210 1-800-363-5438



Vérins et équipement
d'atelier professionnel

À votre service depuis 1950



TRANSPORT ATD

roule avec un nouveau modèle d'affaires

Par Guy Hébert

Transport André-Tessier-Danville (ATD) est une société de transport qui a vu le jour lorsqu'André Tessier a acquis l'entreprise d'excavation J.L. Carrière et fils à Danville, petite municipalité de l'Estrie dans la vallée de l'amiante, en 1985. Transport ATD a donc célébré son 30e anniversaire en 2015 et en a parcouru du chemin depuis ses débuts. André Tessier faisait de l'excavation la majorité de l'année et du déneigement l'hiver avant de concentrer ses activités dans le transport du bois. Mais lorsque la foresterie a connu des périodes creuses, les choses ont changé.

André Tessier a alors réalisé un premier mandat pour Cascades et la papetière a découvert un transporteur fiable avec qui elle transige depuis. Pendant près de 20 ans, Cascades était le seul client de Transport ATD et le transporteur se présentait comme un « broker » (courtier) qui n'avait aucune remorque, que des tracteurs. Lorsque Ghislain a décidé de prendre la direction de l'entreprise en 2008 après avoir au préalable obtenu un DEC (diplôme d'études collégiales), les affaires se sont bousculées. « Je savais que je finirais au

sein de l'entreprise, j'avais commencé à laver des camions et mettre de la graisse sur les sellettes à 12 ans... Mais je voulais parfaire mes connaissances en gestion et c'est pourquoi j'ai fait un DEC alors que je possédais déjà mon permis de classe 1 », dit-il.

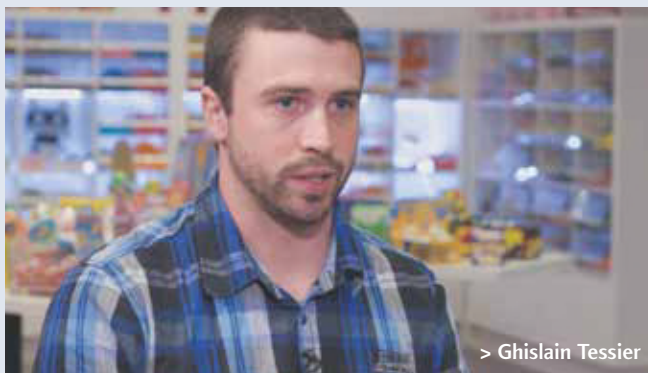
Dès son entrée en poste, la crise économique a éclaté et le fait que l'entreprise n'avait aucune dette, les camions étant tous payés, a probablement sauvé la compagnie. « À ce moment, Cascades nous a demandé si nous pouvions transporter des conteneurs et nous avons donc acheté nos premières remorques, des frames à conteneurs », raconte Ghislain Tessier. « Nous avons ensuite acquis 10 remorques de Transport Eastern, qui fermait ses portes, avant d'acheter le garage de cette entreprise à Asbestos où nous avons déménagé Transport ATD. C'est alors que nous avons entrepris une diversification de nos activités. »

Serait-il temps de vous procurer un système de lubrification automatique?
Nous avons la solution pour vous!





> Transport ATD et Mécanique ATD se partagent ce bâtiment à Asbestos.



> Ghislain Tessier



Cette diversification a passé par la création d'une nouvelle entité, Mécanique ATD, où travaillent aujourd'hui trois mécaniciens à temps plein qui effectuent l'entretien et la réparation des camions de Transport ATD et de nombreux véhicules lourds appartenant à des transporteurs de la région qui ont délaissé l'entretien. « Ce n'est pas nécessairement facile de s'assurer que nos techniciens soient formés pour travailler sur les plus récentes technologies des camions. Nous comptons sur les concessionnaires à ce chapitre. Nous avons développé une certaine expertise dans l'entretien alors que nous avons même une unité mobile sur la route pour prêter main forte à nos clients ayant des problèmes dans la région et pour dépanner nos propres camions », poursuit Ghislain Tessier.

Ce changement de modèle d'affaires, de courtier à transporteur a permis à l'entreprise de connaître une croissance phénoménale au cours des dernières années. En 2013, Transport ATD avait 12 camions alors que sa flotte aujourd'hui en compte 32, dont un grand nombre d'International ProStar mais aussi de nouveaux Freightliner Cascadia Evolution. Ces nouveaux camions sont tous équipés du moteur Detroit DD15 de 15 litres et de la transmission 12 vitesses automatisées Detroit DT12, à l'exception de quelques véhicules sur lesquels la transmission UltraShift Plus d'Eaton est à l'essai. Et pendant cette même période d'un peu plus de deux ans, le nombre de remorques a augmenté à 60 chez Transport ATD qui

effectue de plus en plus de voyages en Ontario, en plus de desservir le Québec et depuis l'automne dernier, les États-Unis.

Ghislain Tessier espère garder ses camions de Transport ATD pendant une dizaine d'années en confiant l'entretien à Mécanique ATD, mais ce n'est qu'après une certaine évaluation de toutes les nouvelles technologies qu'il saura si cet objectif est réalisable. De plus, tous ces camions sont munis de tablettes afin d'améliorer les communications entre le répartiteur et les chauffeurs. Les camions ont longtemps été chaussés exclusivement de pneus Michelin, mais Ghislain Tessier fait présentement des essais avec des pneus Continental sur une dizaine de remorques et tracteurs. Il semble plutôt satisfait du résultat affirmant que « les pneus Continental sont durs à battre question qualité/prix. »

Comptant sur une quarantaine d'employés dont une équipe de direction jeune et dynamique, à son image, Ghislain Tessier n'hésite pas à dire que la croissance des dernières années lui a donné du fil à retordre. Tout en espérant qu'il pourra continuer à soutenir une forte croissance en 2016, il espère aussi atteindre une certaine stabilité qui lui permettrait de poursuivre le développement de nouveaux clients. Sans rien enlever à ce que son père André a réussi à faire avec Transport ATD, Ghislain Tessier doit continuellement faire savoir au marché que le modèle d'affaires de l'entreprise est entièrement différent de ce qu'il a déjà été, que Transport ATD peut maintenant répondre à presque toutes les demandes en offrant une qualité de service inégalée et des valeurs sûres comme la fiabilité, la responsabilité et la transparence.



GROENEVELD

GROENEVELD QUÉBEC

SYSTÈME DE GRAISSAGE AUTOMATIQUE

Systèmes Groeneveld Québec Inc.
2190, boul. Hymus, Dorval (Qc) H9P 1J7

Tél.: 514 685-6336
Fax: 514 364-9790



Résultats record pour Volvo en 2015

Par Guy Hébert

Camions Volvo Amérique du Nord (Volvo Trucks North-America) a enregistré des résultats record en 2015 au Canada, aux États-Unis et dans le marché de l'ALENA (Accord de libre-échange d'Amérique du Nord) par rapport à ses ventes de véhicules de classe 8. De plus, Volvo a aussi établi de nouveaux records de pénétration de marché pour sa transmission manuelle automatisée Volvo Power I-Shift ainsi que pour son groupe motopropulseur XE eXceptional Efficiency (Efficiency eXceptionnelle). La part de marché aux États-Unis l'an dernier a atteint 12.4 %, soit 0.4 % de plus qu'en 2014 avec un volume de vente de 30 930 camions par rapport à 26 555 l'année précédente, selon WardsAuto Group.

Au Canada, la part de marché de Volvo a crû de 1 % à 16,3 % en vendant 4 884 véhicules de classe 8 alors que les ventes étaient de 4 510 unités en 2014 selon l'Association canadienne des constructeurs de véhicules, IHS Automotive et Wards. Dans tout le marché de l'ALENA, Volvo s'est accaparé d'une part de marché de 12.2 % avec un total de 36 940 camions vendus alors que ces données étaient de 11.9 % et 32 281 camions en 2014. La part de marché de Volvo au Mexique est de 4,9 %. Volvo attribue ses excellents résultats à la réaction du marché face à ses véhicules offrant une efficacité énergétique de premier plan avec un groupe motopropulseur haut de gamme et l'Uptime, le meilleur service de support télématique à distance du marché.

Les résultats ont engendré la production de plus de nouveaux camions que jamais auparavant à l'usine d'assemblage de New River Valley à Dublin, en Virginie. « Nous sommes très heureux de nos employés dont le professionnalisme et la dévotion nous ont permis de faire d'énormes progrès », explique Gören Nyberg, président de Camions Volvo Amérique du Nord. « Il est évident, et nos résultats le prouvent, que le marché recherche de l'efficacité énergétique comme celle offerte par nos camions au design aérodynamique et notre groupe motopropulseur. Nous sommes fiers de nos résultats de 2015 et nous continuerons à profiter des occasions qui s'offriront à nous pour améliorer encore plus nos produits, notre service et tout ce que nous pouvons faire afin d'avoir un impact positif sur les activités de nos clients. »

Le moteur Volvo a été demandé dans plus de 93 % des camions vendus en 2015 alors que la transmission I-Shift s'est retrouvée dans 83 % des véhicules. Plus de 27 % des clients ont aussi opté pour l'ensemble XE. Ce dernier améliore les performances énergétiques des moteurs de 11 litres D11, de 13 litres D13 et de 16 litres D16 en réduisant les révolutions par minutes (rpm) à diverses vitesses, une conception que Volvo surnomme « downspeeding ». Résultat d'une combinaison avec l'I-Shift, le moteur Volvo et l'informatique, le XE permet au camion de circuler à une vitesse de croisière avec environ 200 révolutions de moins que la moyenne des camions vendus aujourd'hui.

Continental investira 1,4 G \$ US dans une nouvelle usine

Le manufacturier Continental Tire Americas a récemment dévoilé ses intentions de construire une nouvelle usine dans Hinds County au Mississippi afin de soutenir la future croissance de ses activités de pneus commerciaux en Amérique du Nord. Après avoir conclu une entente avec l'état du Mississippi, Continental a confirmé que la nouvelle usine nécessitera des investissements de 1,4 milliards de dollars US et que 2 500 personnes y travailleront lorsque la production atteindra sa pleine capacité. La nouvelle usine sera située le long de l'Interstate 20, à 3.2 km de Clinton et 32 km de Jackson.

« Le projet dans Hinds County est un élément important de notre stratégie de croissance mondiale. Dans un premier temps, la nouvelle usine servira à appuyer notre engagement d'augmenter nos ventes de pneus commerciaux en Amérique du Nord », explique Nikolai Selzer, membre exécutif du conseil responsable de la division des pneus chez Continental. « Il s'agit pour nous de la construction d'une seconde usine majeure aux États-Unis en moins de cinq ans après celle qui est maintenant en opération en Caroline du Sud. » Les ventes de pneus pour camions et autobus ont constamment surpassé les prévisions au cours des cinq dernières années et Continental affirme que la demande toujours croissante pour ses pneus commerciaux neufs et rechapés dépasse la capacité de production actuelle de l'entreprise.

Au cours des cinq dernières années, Continental, un fournisseur international de l'industrie automobile à la fois manufacturier de pneus et partenaire industriel, a investi plus de 1,5 million de dollars US dans la conception de technologies manufacturières, le développement de produits et de nouvelles installations. La date officielle du début des travaux de la nouvelle usine au Mississippi n'est pas encore fixée mais Continental prévoit que les opérations devraient y débuter en 2019. (G.H.)

Le projet de GNL Woodfibre sous analyse

Par Guy Hébert



L'Agence canadienne d'évaluation environnementale (ACEE) invite le public à formuler des commentaires sur une analyse des émissions de gaz à effet de serre (GES) prévues avec la mise en œuvre du projet de gaz naturel liquéfié (GNL) Woodfibre. L'analyse, réalisée par Environnement et Changement climatique Canada, décrit les prévisions d'émissions de GES en amont qui résulteraient de l'extraction des réserves de gaz naturel du projet et de leur transport vers l'installation de GNL du projet Woodfibre. Elle comprend aussi des données sur les émissions de GES directes, lesquelles données sont tirées du rapport d'évaluation (en anglais seulement) du gouvernement de la Colombie-Britannique produit dans le cadre de l'évaluation environnementale de substitution.

L'analyse a été effectuée dans le contexte de la démarche et des principes provisoires annoncés récemment pour les évaluations environnementales et selon lesquelles les émissions de gaz à effet de serre directes et en amont liées aux projets à l'étude seront évaluées. Les commentaires reçus aideront la ministre de l'Environnement et du Changement climatique à déterminer si le projet est susceptible d'entraîner des effets environnementaux négatifs importants. Les commentaires écrits doivent être présentés au plus tard le 1^{er} mars 2016 à woodfibre@ceaaa-acee.gc.ca.

EXPO
GRANDS TRAVAUX
ÉQUIPEMENT LOURD
VENEZ NOUS VOIR AU
KIOSQUE 6026
22 & 23
AVRIL
2016

Tassez-vous!
Manufacturier d'équipements de déneigement et de déglacage
19 rue Côté, Mercier, QC, J6R 2B9 - Tél.: (450) 691-2967 Fax: (450) 691-2830

CÔTÉ
Depuis 1929 Since
w-cote.com

Audiences publiques pour le projet de l'île Lelu

Par Guy Hébert

Pacific NorthWest LNG Ltée propose de construire et d'exploiter une installation de gaz naturel liquéfié (GNL) et un terminal maritime près de Prince Rupert, dans le district de Port Edward. L'installation de GNL de Pacific NorthWest serait située sur l'île Lelu. Le projet proposé convertirait le gaz naturel en GNL pour l'exporter ensuite vers les marchés de la côte du Pacifique, en Asie. L'Agence canadienne d'évaluation environnementale (ACEE) entend réaliser une évaluation environnementale fédérale de ce projet en Colombie-Britannique.

L'Agence invite le public à présenter des commentaires sur la version provisoire du rapport d'évaluation environnementale, un document qui présente les conclusions et recommandations de l'Agence relatives aux effets environnementaux potentiels du projet, les mesures d'atténuation proposées, l'importance des effets environnementaux et le programme de suivi. Ce projet a déjà fait l'objet

de plusieurs consultations auprès du public et des Autochtones depuis 2013. Il s'agit de la dernière période de consultation publique du processus. Tous les commentaires reçus seront considérés comme publics et publiés sur le site Web du Registre canadien d'évaluation environnementale.

Dans une analyse préliminaire de ce projet, qui serait dirigé par un consortium mené par Petronas, l'ACEE croit que son implantation dans le port de Prince Rupert sur l'île de Lelu pourrait causer du tort aux marsouins qui y vivent en plus de contribuer à une augmentation des émissions de gaz à effet de serre (GES). Toutefois, en poussant plus loin l'évaluation de toutes les composantes du projet, l'ACEE affirme que celui-ci ne devrait pas avoir d'effets néfastes significatifs sur l'environnement si des mesures d'atténuation des effets étaient instaurées. La période des nouvelles audiences publiques d'évaluation prendra fin le 11 mars et l'ACEE devrait rendre sa décision finale le 22 mars 2016.

REPRENEZ VITE LA ROUTE AVEC

CENTRE DU CAMION
ST-JEAN

2269, 5^e rue
Lévis
418 839-6938

Heures d'ouverture

Lundi au vendredi	8 h à 17 h
Samedi	8 h à 12 h
Dimanche	Fermé

Fier membre


MEKPRO
mekpro.ca

Le réseau de centres
d'entretien et réparation
pour véhicules lourds





Shell retarde un projet de LNG Canada

Par Guy Hébert

Après avoir vu ses profits péricliter de 87 % pour se chiffrer à 1,94 milliard de dollars, la multinationale basée à La Haie aux Pays-Bas, Royal Dutch Shell, a annoncé qu'elle retardait sa décision quant à une participation dans un projet de transport de gaz naturel liquéfié (GNL) en Colombie-Britannique. Shell est un des chefs de file d'un consortium comprenant PetroChina, Kogas et Mitsubishi Corporation à la tête d'une nouvelle entité connue sous le nom de LNG Canada. Cette dernière vient d'obtenir un permis des autorités de la province pour réaliser le projet dans la région de Kitimat. LNG a également reçu une licence de l'Office national de l'énergie pour exporter du GNL sur une période de 40 ans.

« Nous effectuons présentement des changements substantiels aux structures de la société en réalisant une réorganisation de nos effectifs et nos priorités tout en réduisant nos coûts et nos investissements », de dire le président-directeur général de Shell, Ben van Beurden. « Il faut s'ajuster afin de répondre aux coûts à la baisse du pétrole. En 2016, nous avons déjà annoncé notre retrait de divers projets en plus de suspendre notre décision dans d'autres initiatives comme celle de LNG Canada. Nous devrions prendre une décision finale d'ici la fin de 2016. »

Avec sa nouvelle licence, LNG Canada est autorisée à exporter jusqu'à un maximum de 1 494 milliards de mètres cubes de GNL annuellement. Le projet du consortium consiste à mettre sur pied deux trains de production de 6.5 mtpa (*millions of metric tons per annum* – million de tonnes métriques par année) de GNL avec une option d'ajouter deux autres trains aux installations de Kitimat.



MACK LAVAL

**GRANDE INVENTAIRE DE CAMIONS
DOMPEUR À UN FAIBLE TAUX
DE CHANGE !**

**PLUSIEURS CAMIONS DÉJÀ PRÊTS POUR
LA SAISON DES TRAVAUX !**



CXU HEAVY DUTY

CONTACTEZ NOUS 514-353-6225

**PASSEZ NOUS VOIR EN SUCCURSALE POUR CONNAÎTRE
NOTRE INVENTAIRE COMPLET**

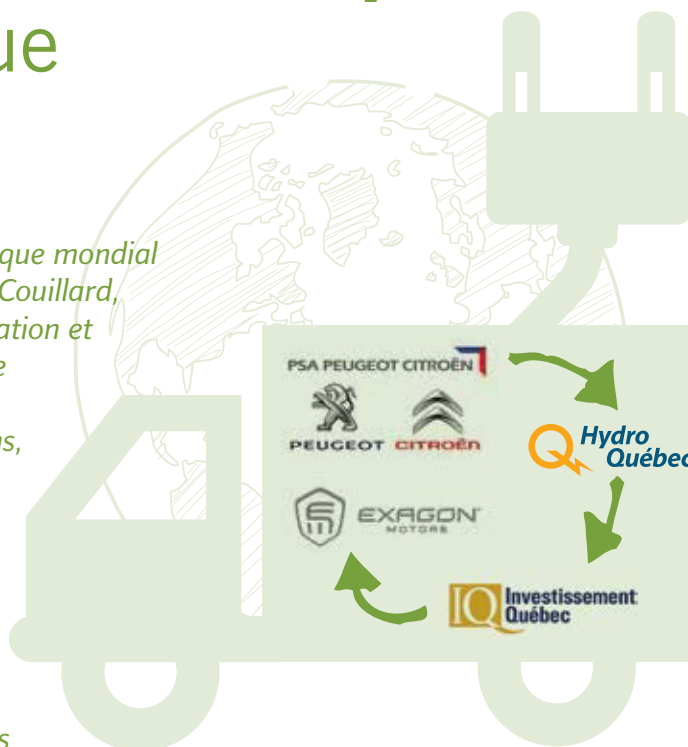
1700, Montée Masson Laval (Québec) H7E 4P2
macklaval.com

Mack-04-16

Québec accentue son expertise en voiture électrique

Par Guy Hébert

Le 20 janvier dernier, en marge du Forum économique mondial de Davos, le premier ministre du Québec, Philippe Couillard, accompagné du ministre de l'Économie, de l'Innovation et des Exportations, Jacques Daoust, et du ministre de l'Innovation, des Sciences et du Développement économique du Canada, l'honorable Navdeep Bains, a annoncé l'attribution d'un soutien financier de 16 millions de dollars canadiens afin d'appuyer la réalisation au Québec, en partenariat avec PSA Peugeot Citroën, Exagon Motors, Investissement Québec et IndusTech, une filiale d'Hydro-Québec, d'une initiative innovante de recherche et développement visant le partage d'expertise dans le domaine des composants pour véhicules électriques haute performance.



L'apport gouvernemental consiste en une prise de participation de 10 millions de dollars et en un prêt de 6 millions de dollars. À ces sommes s'ajoute une contribution d'Hydro-Québec de 4 millions de dollars, en plus des services offerts par sa filiale TM4 pour le développement d'une motorisation électrique. « Mon gouvernement entend faire du Québec un chef de file en matière d'électrification des transports. Notre engagement dans le projet annoncé aujourd'hui et le Plan d'action en électrification des transports 2015-2020 constituent un pas de plus dans le développement du secteur de l'auto électrique et permettront d'étendre la culture d'innovation au Québec », a affirmé le premier ministre Philippe Couillard.

La coentreprise ainsi formée compte PSA Peugeot Citroën, la PME française Exagon Motors, Investissement Québec ainsi qu'IndusTech, la filiale d'Hydro-Québec, agissant comme actionnaires. Son premier mandat sera de réaliser une étude de pré faisabilité estimée à 30,8 millions de dollars. Cette étude pourrait mener, dans un premier temps, au développe-

ment de composants pour véhicules électriques haute performance. « Le gouvernement du Canada est résolu à promouvoir l'innovation au sein de l'économie canadienne et à faire valoir son rôle visant à

encourager les nouveaux investissements, l'exportation et la croissance. Le soutien financier accordé à la coentreprise formée de PSA Peugeot Citroën, Exagon Motors, Investissement Québec et Hydro-Québec,



> De gauche à droite : Pierre Gabriel Côté, PDG d'Investissement Québec, Éric Martel, PDG d'Hydro-Québec, Yves Bonnefont, PDG, marque DS, PSA Peugeot Citroën, Luc Marchetti, président d'Exagon, le premier ministre Philippe Couillard, le ministre Navdeep Bains et le ministre Jacques Daoust. (Crédit photo Patrick Lachance)

est un exemple probant que nous sommes déterminés à soutenir les entreprises qui misent sur l'innovation et la collaboration, » a déclaré l'honorable Navdeep Bains, ministre de l'Innovation, des Sciences et du Développement économique.

« Ce projet est une retombée concrète de notre mission à Londres en 2014, au cours de laquelle j'ai pu rencontrer cette compagnie prometteuse afin de l'attirer au Québec. Notre appui à cette initiative est une occasion de croissance unique pour la filière québécoise des véhicules électriques. Elle permettra au Québec et à ses entreprises d'acquérir une expertise de pointe auprès d'acteurs clés du secteur automobile mondial et engendrera des retombées économiques pour l'ensemble du Québec », a déclaré le ministre Jacques Daoust.

PSA Peugeot Citroën apporterait son expertise pour l'intégration automobile de ces composants, dont il deviendrait le principal client pour la diffusion mondiale. Carlos Tavares, président du directoire, a ainsi souligné que « cet accord avec Investissement Québec, Exagon Motors et Hydro-Québec démontre l'agilité de notre groupe à saisir toutes les occasions qui contribuent à renforcer son avance technologique. Ce partenariat souligne également l'intérêt de notre entreprise pour le développement de composants pour véhicules hybrides et électriques de haute performance. »

Exagon Motors, pionnier des chaînes de traction électrique à haute performance, conçoit, assemble et met au point des véhicules électriques de compétition et développe des plateformes technologiques innovantes pour différents fabricants d'équipement d'origine (OEM). « Je me réjouis à l'avance de ce partenariat unique qui nous permettra de proposer une technologie qui réconcilie performance et environnement, et où le plaisir et la passion pour l'automobile seront présents. Cette formidable aventure, qui a pris naissance entre les murs d'Exagon, se concrétise grâce à la détermination sans faille de chaque partenaire, notamment PSA Peugeot Citroën et Investissement Québec, ce dernier ayant été un véritable catalyseur pour le projet », a ajouté Luc Marchetti, président d'Exagon Motors.

« Lorsque nous avons rencontré Exagon Motors et PSA Peugeot Citroën, nous avons vu immédiatement le lien naturel entre leur projet et les possibilités offertes par le Québec pour sa réalisation. Notre

énergie propre et renouvelable, notre base industrielle dans le transport et particulièrement notre expertise de pointe provenant de l'aérospatiale ont notamment été des atouts majeurs dans la réalisation de ce projet hors du commun », a ajouté Pierre Gabriel Côté, président-directeur général d'Investissement Québec.

« Hydro-Québec est heureuse de soutenir un projet concret dans le secteur de l'électrification des transports, une priorité

pour notre entreprise. Nous sommes très actifs dans ce secteur avec notamment le Circuit électrique, notre réseau de recharge public, et nos technologies de pointe développées à l'Institut de recherche d'Hydro-Québec. L'intérêt d'un grand constructeur comme PSA Peugeot Citroën pour les produits de TM4 témoigne de leur qualité et de leur réputation enviable à l'échelle internationale », a mentionné Éric Martel, président-directeur général d'Hydro-Québec.



TREMCAR
CENTRE DE SERVICES TREMCAR INC.

VENTES D'UNITÉS USAGÉES



Citerne chimique, 2003,
TC 312, 4 essieux



Modèle Tremcar 2001, Dry Bulk, AL, FH,
1600 Cu Ft., 4 essieux



Citerne chimique, TC 407,
45 400 L, 4 essieux

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



C'est un rendez-vous au kiosque 5326!



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

CONTACTEZ-NOUS!

NOUS OFFRONS UN SERVICE DE LOCATION DE CITERNES

Centre de pièces et service de Lévis
1045, rue des Riveurs
Lévis, QC G6Y 9G1
418 837-1881

Visitez-nous à Tremcar.com ou sur Facebook!

Finalistes du prix Héros de la route Goodyear 2016

Par Guy Hébert

C'est lors d'une conférence de presse à Louisville, au Kentucky, le 31 mars prochain que Goodyear dévoilera le nom du récipiendaire de son Héros de la route (Goodyear Highway Hero) dans le cadre du Mid-America Truck Show. Goodyear a commencé en 1983 à honorer des routiers professionnels qui ont pris d'énormes risques, au péril de leur vie en certaines occasions, pour sauver des vies. « Le prix Héros de la route Goodyear est le plus vieux et le plus prestigieux honneur du genre », de dire Gary Medalis, directeur du marketing de Goodyear. « Goodyear est fier de reconnaître des gestes d'héroïsme exemplaires d'individus qui ont mis le bien-être d'autrui avant leur propre sécurité dans des situations dangereuses. »

Les trois finalistes de cette 33^e édition du Héros de la route Goodyear sont :

» **Mark Cavanagh**, un chauffeur d'Hillsville, en Virginie, qui roulait en Pennsylvanie quand il a vu un tracteur avec une semi-remorque quitter la route et descendre une côte abrupte. Le chauffeur a été éjecté de sa cabine et pendait de son miroir grâce à une ceinture. Mark Cavanagh a alors garé son camion pour descendre la pente et couper la ceinture afin de ramener le conducteur blessé à revenir sur la route pour attendre les secours.

» **Dorian Cole**, de Los Angeles en Californie, conduisait son camion dans le secteur Sylmar de Los Angeles quand il a vu un policier à motocyclette du

HIGHWAY HERO



(Photo Live Trucking)

Service de police de Los Angeles entrer en collision avec une autre moto. L'agent a alors heurté de plein fouet un muret en béton au centre de la route. Dorian Cole a alors freiné brusquement et placé son camion-citerne en diagonal sur la route afin de bloquer plusieurs voies de l'autoroute et protéger le policier blessé et permettre aux secouristes de manœuvrer en toute sécurité.

» **Julian Kaczor**, d'Utica, NY, traversait Jacksonville en Floride au volant de son camion quand une voiture l'a coupé à haute vitesse sur la route, frôlant son véhicule, pour foncer sur une barrière de construction. De la fumée a commencé à sortir de l'automobile. Kaczor a couru

vers la voiture qui a pris feu au même moment. Il a tenté d'éteindre le brasier, sans succès et a alors décidé d'extirper le conducteur blessé de l'habitacle en forçant la porte avant de le trainer vers un endroit sûr.

Des journalistes de l'industrie du transport routier des marchandises ont accepté l'invitation de Goodyear et de former le jury qui étudie présentement ces trois faits d'armes afin de déterminer qui sera le 33^e Héros de la route Goodyear. Le lauréat recevra une bague commémorative, un trophée et un prix en argent pour souligner son geste de bravoure. Les deux autres finalistes recevront également de l'argent ainsi que d'autres prix. (G.H.)

SECTION OFFRE D'EMPLOI
sur notre site Internet!

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

Un  pour vous
annonceurs et
chercheurs d'emploi!

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



facebook

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

Balance hydraulique Keytroller

La société Keytroller, de Tampa en Floride, vient de lancer sur le marché ce qu'elle considère comme étant la balance hydraulique la plus précise sur le marché pour peser les chargements des chariots élévateurs. La balance *Precise Hi-Accuracy Forklift Scale* (Balance pour chariots élévateurs *Precise* d'une très grande exactitude) offre des pesées presque aussi fiables que les systèmes cellulaires, mais à une fraction du coût. La nouvelle balance est équipée d'un écran tactile couleurs LCD de 4.3 pouces

ainsi que d'un solénoïde de dérivation lui permettant d'effectuer des pesées d'une précision inégalée pour une balance hydraulique. De plus, le système résiste à l'eau et peut être utilisé dans des applications abusives.





VOTRE CAMION. NOTRE PRIORITÉ.

TruckPro

www.truckpro.ca

43 CENTRES DE SERVICES AU QUÉBEC POUR VOUS SERVIR

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

- Alma** • Suspension Turcotte Alma Inc. • 418-668-4501
- Amos** • Atelier KGM Inc. • 819-732-8105
- Anjou** • Les Pros du Camion • 514-643-3037
- Baie-Comeau** • Équipements Industriels BDL (Baie-Comeau) Inc. • 418-296-3334
- Boucherville** • Ressorts Rive-Sud Ltée • 450-641-1304
- Chambly** • Atelier Spécialisé GES Inc. • 514-815-3114
- Chicoutimi** • Centre du Camion Pro-Cam Saguenay Inc. • 418-693-0123
- Danville** • Services Mécaniques R.S.C. • 819-839-2444
- Dolbeau-Mistassini** • Centre de Pièces Industrielles Mistassini • 418-276-1212
- Dorval** • Camion et Remorque H.K. inc. • 514-633-0909
- LaSalle** • Ressorts LaSalle Inc. • 514-365-8176
- Laurier-Station** • Atelier Génytech Inc. • 418-728-4242
- Laval** • Ressorts Industriels Inc. / Centre de Camion C.T. CAM Inc. • 450-661-5157
- Les Coteaux** • Potvin Mécanik Inc. • 450-267-0166
- Lévis** • Rock Division Mécanique • 418-833-9494
- Maniwaki** • Ressorts Gendron • 819-449-1611
- Matagami** • Services R.M 2000 Inc. • 819-739-2000
- Mirabel** • Ressorts Mirabel Inc. • 450-434-4111
- Mont-Joli** • Garage TGB/CF • 418-775-9484
- Mont-Laurier** • Les Ateliers de Réparation B & R Ltée • 819-623-2457
- Mont-Saint-Hilaire** • Marick Diesel Inc. • 450-714-0633
- Montréal** • Ressorts Universel Inc. • 514-648-0820

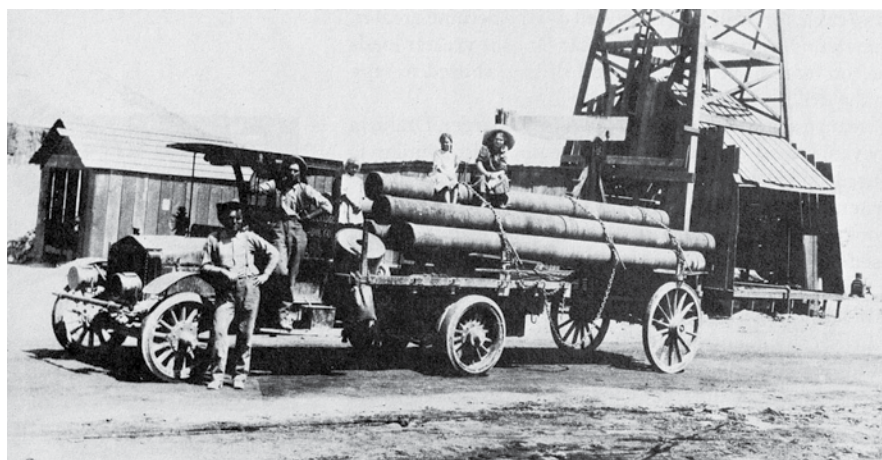
- Montréal-Nord** • Ressorts Montréal-Nord Ltée • 514-643-1121
- Notre-Dame-Du-Bon-Conseil** • REMBEC • 819-336-5285
- Québec** • Drolet Ressorts Inc. • 418-687-5222
- Québec (Vanier)** • Suspension Illimitée Inc. • 418-681-2226
- Rivière-du-Loup** • Garage TGB/CF • 418-868-0320
- Rouyn-Noranda** • Centre du Ressort Lamarche Inc. • 819-764-3271
- Saint-André-Avellin** • Garage Benoit Trudeau Inc. • 819-983-1260
- Saint-Eustache** • Ressorts Juteau Inc. • 450-472-2340
- Saint-Georges** • Kevin Busque Inc. • 418-226-0721
- Saint-Jean-sur-Richelieu**
Atelier de Soudure et Suspension St-Jean Inc. • 450-349-5893
- Saint-Laurent** • St-Laurent Suspensions Inc. • 514-336-1910
- Saint-Romuald** • Ressorts d'Auto et Camion Rock Inc. • 418-834-1010
- Sainte-Foy** • Edgar Blondeau Inc. • 418-651-6880
- Salaberry-de-Valleyfield** • Mécamobile Inc. • 450-371-5921
- Senneterre** • Garage Alain Bernier • 819-737-4275
- Sept-Îles** • Centre du Camion Pelletier (Sept-Îles) Inc. • 418-962-5225
- Sorel-Tracy** • Mécanique Générale MPC Rive-Sud Inc. • 450-742-2764
- Stanstead-Est** • Mécanique et Soudure MF Inc. • 819-876-7997
- Trois-Rivières** • Garage M. St-Yves • 819-374-1122
- Vaudreuil-Dorion** • Mécamobile Inc. • 450-218-0790
- Yamachiche** • Garage M. St-Yves • 819-296-2122

*Plusieurs de nos centres de services sont mandataires de la SAAQ. Consultez notre site internet afin de connaître leurs services et nos centres de services à l'extérieur du Québec.

La petite histoire du pneu de camion...

De la roue en caoutchouc plein au pneu qui peut se réparer de lui-même...

Par **Éric Descarries**



> Au début, les camions roulaient sur des roues à caoutchouc solide.
(Photo San Joaquin Valley Geology)

Si, pour la plupart des gens modernes, l'invention la plus importante de l'histoire de l'humanité serait l'ordinateur, pour les véritables historiens, ce serait la roue. Son apparition remonte très loin dans l'Histoire mais son développement et toutes les améliorations qui pourraient lui être attribués ont stagné pendant des siècles. Les roues de bois pleines ou à rayons sont demeurées les mêmes toutes ces années. Il faudra attendre au milieu des années 1800 pour que le pneumatique soit inventé. La majorité des historiens s'accordent pour dire que c'est l'Écossais John Boyd Dunlop qui, en 1888, fit une demande de brevet d'invention pour le pneumatique de vélo (même si l'idée avait été annoncée quelques années plus tôt).

En 1895, les frères André et Édouard Michelin adoptèrent l'invention du pneumatique à une autre nouvelle invention, l'automobile. Ils s'en servirent pour participer à la course Paris-Bordeaux en 1895. En Amérique, d'autres entrepreneurs

comprirent l'importance du pneumatique incluant Frank Seiberling qui fonda la Goodyear Tire and Rubber Company (il adopta le nom de Charles Goodyear, celui qui découvrit le principe de la vulcanisation du caoutchouc) en 1898 et Harvey Firestone en 1900. Rapidement, le pneumatique conquiert l'industrie automobile. Toutefois, le pneumatique pour camion ne pouvait supporter ni le poids des charges ni la torture des routes et des chantiers moins bien entretenus.

L'ARRIVÉE DIFFICILE DU RADIAL

La plus importante révolution dans le domaine du pneu fut la création de la construction radiale par Michelin en 1948 et ce, suite à l'invention du pneu sans chambre à air. Cette méthode plaça les plis de corde à un angle de 90 degrés face à la jante alors que la carcasse fut renforcée par des cordes à brins d'acier. Le pneu à carcasse radiale offrait certains avantages dont une plus

grande durée de la bande de roulement, une plus grande stabilité et moins de résistance au roulement ce qui allait aider à l'économie de carburant. Michelin lança cette technique en France, Bridgestone l'a adoptée au Japon, Pirelli en Italie et Continental en Allemagne.

Toutefois, les manufacturiers américains ont dû se plier aux exigences des constructeurs nord-américains d'autos et de camions qui y voyaient l'obligation de modifier leurs véhicules pour les adapter à la nouvelle formule. Il faudra donc attendre aux années soixante-dix avant de voir le pneu radial s'imposer tant pour l'auto que pour le camion! Les manufacturiers ont commencé à fabriquer des pneus commerciaux de façon à répondre au divers besoins de l'industrie créant ainsi les pneus de direction, les pneus d'essieu moteur, ceux de semi-remorques, les pneus de livraison régionale, des pneus de construction plus élaborés et ainsi de suite.

Depuis les dernières années, les pneus ont évolué à divers niveaux incluant les bandes de roulement dont les rainures sont maintenant dessinées selon diverses applica-



> Avant l'arrivée du noir de carbone, les pneus pouvaient même être blancs!
(Photo Éric Descarries)

tions. Et plusieurs sont désormais directionnelles. Qui plus est, avec l'avènement de la création par informatique, les manufacturiers de pneus peuvent maintenant créer des pneus dont les lamelles sont interactives. Toujours dans le domaine de l'informatique, les expérimentations de puces électroniques intégrées aux carcasses commencent à porter fruit. Éventuellement, tous les pneus en seront équipés autant pour accumuler des données concernant la rotation, la pression et l'usure que pour aider à combattre le vol.

Les pneus d'aujourd'hui sont plus chers parce qu'on n'est plus à l'époque du «one-size-fits-all» et que les nouveaux pneus doivent être produits en diverses configurations répondant aux nouvelles exigences du marché. Enfin, depuis les quelques dernières années, c'est la reconnaissance SmartWay qui prend de l'importance.

LE PNEU RECHAPÉ

Il y a une quarantaine d'années, le pneu rechapé faisait encore un peu peur. Heureusement, les technologies et surtout l'attention plus profonde apportée à la création d'un pneu rechapé, ont modifié cette réputation. Il faut dire que l'avènement de la carcasse radiale avec ceintures d'acier a permis une plus grande durabilité, voire même fiabilité de la carcasse. Remercier aussi l'inspection de la carcasse usagée par radiographie (rayon X). De nos jours, le pneu rechapé permet aux propriétaires de flotte de réaliser d'importantes économies.



> Pendant des années, les camions rouleront sur des pneus à carcasse diagonale de plus en plus robustes. (Photo Éric Descarries)



> Dès les années trente, les camions roulaient sur de véritables pneumatiques. (Photo Éric Descarries)



> Le pneu radial à base élargie est la plus récente technologie. (Photo Éric Descarries)

LE PNEU À BASE ÉLARGIE

Puis au début des années quatre-vingt, Michelin, encore une fois, révolutionna le monde du pneu de camion en créant le pneu à base élargie (*Super Single*) pour tous les usages. Contrairement aux pneus ultra larges qui servaient à la direction des camions de construction, le nouveau Michelin X-One a été créé pour remplacer les roues arrière doubles allégeant ainsi le poids du véhicule lui permettant alors d'accepter plus de poids.

L'AVENIR...

Que nous réserve l'avenir? Difficile à prédire car la technologie ne connaît plus de limites. Et tout se développe si rapidement. Il est certain que de nouveaux matériaux seront mis au point, toujours pour plus de durabilité et une meilleure économie de carburant. Déjà, on voit l'arrivée de la roue-pneu synthétique, de nouveaux plastiques, de pneus moins sujets aux éclatements, de bandes de roulement remplaçables... Puis, il y a la récente découverte d'un prototype de caoutchouc qui peut réparer par lui-même de petites obturations en quelques heures. Ouf! Tout un autre dossier à suivre!

REPRENEZ VITE LA ROUTE AVEC

LES ENTREPRISES
E. NORMAND

115, Route 132
Sainte-Angele-de-Méridci
418 775-7509

Heures d'ouverture

Lundi au vendredi	7 h 30 à 21 h
Samedi	8 h à 12 h
Dimanche	Fermé

Fier membre

Le réseau de centres
d'entretien et réparation
pour véhicules lourds

mekpro.ca

Primo Instrument : pour la prise de mesures précises

Par Guy Hébert

Fondée en 1987, la société montréalaise Primo Instrument se spécialise dans le domaine de l'instrumentation. L'entreprise est un guichet unique pour la vente, la location, la réparation ou l'étalonnage d'instruments de mesure. Ses trois laboratoires (électrique, physique et dimensionnel) offrent des services d'étalonnage diversifiés et complets dans toutes les sphères de l'instrumentation. Son équipe technique hautement qualifiée et expérimentée comprend des techniciens qui maîtrisent les procédures rigoureuses et le travail avec des moyens techniques de niveau très élevé. Primo Instrument est certifié

aux normes de qualité internationale, ISO 17025, et possède plus que 200 portées d'accréditations auditées par l'A2LA.

Étant distributeur officiel de plusieurs manufacturiers majeurs, Primo Instrument offre le choix d'une multitude d'instruments de mesures pour combler une multitude de besoins. Primo distribue des produits de diverses marques telles Fluke, Megger, Mitutoyo, TES, Prova, Bacharach et plusieurs autres en plus d'avoir sa propre marque maison, MTP Instruments. Reconnu comme étant un chef de file au Canada dans le domaine de l'instrumentation, le distributeur compte parmi sa clientèle, des entreprises du domaine de l'aérospatial, de l'automatisation, de l'automobile, du médical, des télécommunications, de l'énergie, de la fibre optique, du contrôle de processus, des transports et plus encore.

« Nous avons vraiment une vaste gamme de produits pour de nombreuses applications allant d'instruments de contrôle et de mesures en passant par des mallettes

de transport Pélican et Underwater Kinetics aux lampes de poche », explique Joe Zampini, de Primo Instrument. « Vous trouverez des produits haut de gamme ainsi que d'autres plus abordables, selon vos besoins. » Primo offre des appareils électroniques de contrôle et de mesures de la température et de l'humidité pour le transport réfrigéré. D'autres instruments s'attaquent aux niveaux de vibration afin d'assurer l'entretien des véhicules et des cargaisons.

Tachymètres, oscilloscopes, micromètres, sonomètres, appareils qui détectent ce qui n'est pas visible comme des détecteurs de gaz de BW Technologies sont autant de produits qui trouvent leur utilité dans l'industrie du transport routier des marchandises. Les utilisateurs de tels appareils savent qu'il est important que ces instruments soient bien étalonnés et Primo Instrument compte sur son propre laboratoire pour effectuer l'étalonnage. Il s'agit d'un laboratoire à la fine pointe pouvant émettre les certifications requises par les utilisateurs. « Qu'importe le client, l'exactitude des données et un outil fiable sont primordiaux. Le département d'étalonnage effectue des réparations avec des pièces d'origine à l'intérieur de courts délais », ajoute Joe Zampini.

La force de Primo Instrument, outre la qualité de ses produits, repose sur une équipe d'une trentaine d'employés, donc une quinzaine de techniciens, qui s'assurent que les instruments donnent des lectures précises à divers niveaux. L'entreprise compte sur des équipes mobiles pour effectuer l'étalonnage chez des clients. Certains instruments sont fixes alors que d'autres sont portatifs, tout dépend des applications. De plus, les clients peuvent accéder au site web de Primo Instrument afin de vérifier la gestion de l'étalonnage car tous les certificats sont enregistrés dans les fichiers clients. Lorsque des mesures précises sont requises pour satisfaire certains clients ou gérer des plaintes, Primo Instrument possède certainement l'instrument voulu.



> Un détecteur de gaz BW monogaz.



> Joe Zampini, à côté d'un des nombreux postes de calibrage et d'étalonnage des laboratoires de Primo Instrument.

GROS ÉQUIPEMENTS. PROJETS.

EXPO
GRANDS TRAVAUX
ÉQUIPEMENT LOURD
22-23 AVRIL 2016



Montréal, Québec.

OFFRE D'UNE DURÉE LIMITÉE

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

INSCRIPTION EN LIGNE PRATIQUE...

www.ExpoGrandsTravaux.ca

HEURES D'OUVERTURE :

Vendredi 9 - 17 h

Samedi 9 - 17 h



STADE OLYMPIQUE

22-23 AVRIL 2016

Montréal, Québec, Canada

Approuvé par :



Produit par :



Women in Trucking prépare son concours annuel

Par Guy Hébert

Le 24 février dernier, l'Association Women in Trucking (WIT) dévoilait les noms des finalistes pour son second concours annuel « Femmes distinguées en logistique » (DWL – Distinguished Women in Logistics) qui veut reconnaître, depuis l'an dernier, l'apport des femmes dans l'industrie nord-américaine du transport.



Le nom de la lauréate 2016 sera annoncé dans le cadre d'une activité conjointe de TMW Systems et Truckstop.com le vendredi 8 avril prochain lors de la conférence « Capital Ideas » du Transportation Intermediaries Association (TIA) à San Antonio, au Texas. Le prix veut souligner le rôle vital que jouent de plus en plus de femmes dans de nombreux secteurs de dynamisme et d'influence du transport commercial et de la logistique qui englobent aussi bien la logistique et les transporteurs routiers.

Les finalistes du présent concours sont des femmes qui dirigent une entreprise ou qui gèrent d'importants services au sein d'une société qui ont atteint une certaine notoriété à l'échelle régionale, nationale et même globale en offrant des services de premier plan. Ces femmes ont toutes démontré du leadership et une volonté de s'engager dans des activités éducatives, communautaires ou caritatives au sein de l'industrie du transport.

Les finalistes de 2016 sont :

» **Elizabeth Fretheim**, directrice de la logistique et du développement des magasins Walmart, qui est responsable de la gestion durable de la troisième plus importante flotte privée en Amérique du Nord répartie dans 150 centres de distribution. Au cours des quatre dernières années, les initiatives de développement durable d'Elizabeth Fretheim ont généré des économies de 3.5 G \$ US tout en permettant à Walmart de doubler l'efficacité de sa flotte.

» **Liz Lisater**, fondatrice et directrice générale de Red Arrow Logistics, qui possède une expérience de plus de 20 ans dans le transport et la logistique tant à l'échelle domestique qu'internationale. Les solutions qu'elle a élaborées pour ses clients peuvent comprendre des volets de support manufacturier, d'entreposage, de logistique, de distribution, technologiques et de gestion de la chaîne

d'approvisionnement. Liz Lisater siège sur de nombreux conseils d'administration et est une conférencière très en demande.

» **Shelley Simpson**, vice-présidente exécutive, chef du marketing et présidente de solutions de capacités intégrées (Integrated Capacity Solutions) et de charges entières chez J.B. Hunt. Ses réalisations ont permis à l'entreprise d'augmenter ses revenus de 4.5 G \$ US à plus de 6.2 G \$ US depuis 5 ans. Grâce à ses solutions novatrices et son leadership stratégique, son unité qu'elle a transformée en centre de profit, produit des revenus de plus de 1 G \$ US annuellement et se classe maintenant parmi les cinq plus grandes sociétés de logistique par tiers partie (3PL) dans l'industrie du camionnage.

Ces finalistes ont été choisies parmi une liste exhaustive qui a été soumise à un panel de quatre intervenants respectés de l'industrie du transport en Amérique du Nord.

Mack fait don d'un Mack Granite 2016



Camions Mack Amérique du Nord a fait don d'un Mack Granite 2016 à essieu avancé avec une bétonnière McNeilus Bridgmaster de 11 mètres cubes à la 11^e édition de l'encan de la CIM (Concrete Industry Management) lors du salon le Monde du béton (World of Concrete) à Las Vegas le 3 février dernier. Tous les profits de l'encan servent à développer et appuyer les programmes éducatifs de la CIM. Ces programmes ont été conçus afin de permettre aux étudiants d'avoir accès à toutes les compétences techniques, de communication et de gestion requises pour réussir dans le monde du béton au 21^e siècle. Construit sur le châssis Cornerstone, le camion Mack Granite qui a été mis à l'encan était mu par un moteur Mack MP7 de 365 chevaux vapeurs, d'essieu Mack à l'avant et à l'arrière et de la solution de télématiques et de diagnostic à distance Mack GuardDog Connect. Les membres de l'industrie ont contribué plus de 150 items à l'encan et ce dernier a permis de recueillir non moins de 800 000 \$ pour la CIM.

LE NOUVEAU PNEU X^{MD} LINE^{MC} ENERGY Z DE MICHELIN^{MD} VOUS OFFRE ENCORE PLUS DE KILOMÉTRAGE!



OBTENEZ 20% PLUS DE KILOMÉTRAGE, GARANTI.¹

Le pneu X^{MD} LINE^{MC} ENERGY Z de MICHELIN^{MD} offre 20 % plus de kilométrage que les pneus longue distance pour essieux directeurs concurrents¹ et une résistance au roulement de 5 % meilleure que son prédécesseur². Grâce à sa carcasse écoénergétique, ce pneu vous mène plus loin.



¹ Consultez le Michelintruck.com/XLineEnergyZ pour les détails.

² Comparé au MICHELIN^{MD} XZA3^{MD} + Evertread^{MD}.

© 2016 MAN(C)I. Tous droits réservés. Le « Bonhomme Michelin » est une marque déposée autorisée par Michelin North America, Inc. (C14032)





> Le Kenworth T370.

KENWORTH

fait plusieurs annonces au TMC

Par Guy Hébert



> Le T680 avec couchette de 76 pouces élevée.

Comme plusieurs joueurs de l'industrie du transport routier des marchandises, le manufacturier de camions Kenworth a profité de la conférence sur les technologies et l'entretien (TMC – *Technology and Maintenance Conference*) de l'ATA (*American Trucking Association*) à la fin du mois de février à Nashville, au Tennessee, pour tenir une conférence de presse. Le manufacturier de Kirkland dans l'état de Washington, a commencé par annoncer que l'avenir des diagnostics à distance était déjà arrivé sous la forme de son Kenworth TruckTech+ pour ses clients de classe 8.

« Le Kenworth TruckTech+ est maintenant en opération dans plus de 10 000 nouveaux camions de classe 8 Kenworth équipés du moteur PACCAR MX-13. Ces camions ont roulé plus de 170 millions de milles depuis que le système est entré en fonction l'été dernier », explique Jason Skoog, directeur général adjoint vente et marketing de Kenworth. « La croissance ne s'arrête pas là alors que nous avons commencé cette année à offrir le Kenworth TruckTech+ en équipement standard sur tous les camions de classe 8 équipés du moteur PACCAR MX-11. » Le TruckTech+ est offert en abonnement de deux ans à la condition



que les camions soient protégés par la garantie standard de deux ans.

Kenworth a aussi profité de l'occasion pour dévoiler une couchette de 40 pouces qui est maintenant offerte pour tous les modèles T880 et T680. Cette couchette est idéale pour les transporteurs régionaux de vrac qui préfèrent une couchette confortable mais également plus légère pour une meilleure efficacité énergétique. La couchette de 40 pouces est disponible pour des camions vocationnels droits tels les citernes et les remorqueuses.

Le nouveau moteur PACCAR MX-11 est en train de faire ses preuves dans le secteur des camions vocationnels aux États-Unis et au Canada, qui réalisent des applications requérant une plus grande sensibilité au poids des véhicules. « Le MX-11 a été conçu pour livrer des performances optimales, de la fiabilité et de la durabilité tout en offrant un environnement silencieux pour les chauffeurs », ajoutait monsieur Skoog. « Le moteur de 10.8 litres et 400 livres plus léger que le MX-13 et près de 100 livres de moins que la plupart des moteurs 11 litres, ce qui améliore l'efficacité énergétique tout en augmentant la capacité de chargement. Le MX-11 fournit la basse puissance pour toutes les applications requérant moins de 430 chevaux vapeurs. »

Kenworth a également annoncé que son système de carénage *Kenworth Aero Advantage Fairing* serait dorénavant disponible sur tous les T680 avec couchette de 76 pouces à toit élevé ou mi-élevé. Ce carénage est meilleur pour faire circuler l'air autour des roues arrières tout en créant un meilleur ensemble. De plus, le manufacturier a décidé d'étendre les possibilités de son système de monitoring des départs et arrêts *Engine Auto Start and Stop*. Maintenant, en plus de détecter les anomalies lorsque la batterie atteint un niveau critique, le système peut aussi déceler lorsque l'huile à moteur descend à un point qui pourrait causer la gélification du carburant.


Kenworth entend commencer à offrir un nouveau réservoir de FED facile d'accès par l'arrière dans une configuration optionnelle derrière la cabine pour son camion vocationnel T880 et son camion de route T680.

> Une des alarmes du Bendix Wingman.

Cette option est conçue pour maximiser la capacité de carburant en retirant le réservoir à l'arrière du longeron de cadre de châssis pour le placer au-dessus du réservoir à carburant et sous la cabine. Les utilisateurs des camions T680 et T880 peuvent maintenant avoir accès au système d'assistance de conduite Bendix Wingman Fusion que Kenworth offre en option dès maintenant. Le système intègre une suite de technologies éprouvées de Bendix comme le radar, la caméra, les freins du


véhicules et SafetyDirect dans un ensemble compréhensif d'assistance à la conduite.

Il ne s'agit pas de la seule nouveauté que Kenworth veut offrir à ses clients alors que les nouvelles options pour le T370 comprennent maintenant l'essieu avant Meritor MFS20 de 16 000 à 20 000 livres ainsi que l'essieu arrière tandem ultra robuste Meritor MT-44 de 44 000 et RT-46 de 46 000 livres. Kenworth a donc tenté d'en mettre plein la vue des participants au TMC 2016.



TRANSCOURT

LOCATION DE CITERNES



visitez-nous du 14 au 16 avril

TRUCK WORLD

CANADA'S NATIONAL TRUCK SHOW

2016


Kiosque #1028

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

Tony Jelacic

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

1 888 407 3830 • transcourt.com



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

Pneus moins énergivores grâce à Bridgestone et PPG

Par Guy Hébert

Le département de l'énergie (DOE – *Department of Energy*) des États-Unis annonçait le 15 février dernier l'octroi d'une subvention de US 1 250 000 \$ permettant aux sociétés Bridgestone Americas et PPG de réaliser un projet collaboratif afin de développer des pneus commerciaux pour camions et autobus offrant un meilleur rendement énergétique que ce qui est disponible présentement. Le projet est orienté vers l'amélioration de l'efficacité énergétique de pneus radiaux pour camions et autobus en faisant appel à la plateforme de silice de haute performance Agilon de l'entreprise chimique PPG, de Pittsburgh en Pennsylvanie.



Dans le cadre de l'entente, Bridgestone et PPG se sont entendues pour livrer au DOE des pneus commerciaux générant une réduction de la consommation de carburant de 4 % à 6 % tout en maintenant ou en améliorant la résistance au déchirement et à l'usure de la bande de roulement. Les travaux de recherche et de développement qui devront être réalisés à l'intérieur du projet le seront aux installations de PPG à Monroeville, PA.

Selon des rapports du DOE, les véhicules lourds ne représentent que 4 % de tous les véhicules roulant sur les routes américaines mais ils consomment approximativement 20 % de tout le carburant. PPG croit que si seulement 25 % de tous les camions remorques circulant sur les routes des États-Unis diminuaient leur consommation de 4 %, ils utiliseraient 750 millions de gallons de diesel annuellement, une économie de près de 2 milliards de dollars. Du même coup, les émissions de dioxydes de carbone baisseraient de 8 millions de tonnes métriques sur la même période.

La plateforme de silice de haute performance Agilon résulte d'une silice précipitée chimiquement modifiée. Selon les premiers essais, PPG croit que les modifications chimiques requises pour produire la silice de haute performance Agilon rend le nouveau type de silice plus compatible avec le caoutchouc naturel qu'on retrouve dans les pneus radiaux pour camions et autobus. Une silice qui se mélange et s'incorpore mieux au caoutchouc devrait générer de meilleures performances des pneus que ce qui est possible avec la silice conventionnelle.

JFLEET

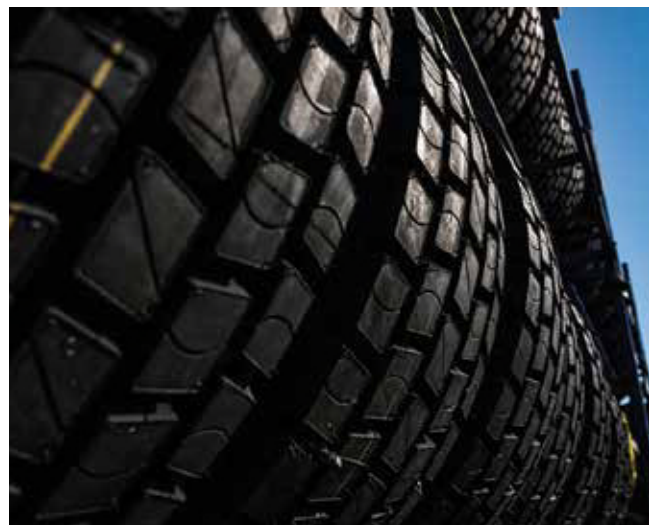
Pourquoi ne pas simplifier vos opérations?

Le logiciel intelligent pour la gestion de vos flottes :

- Répartition
- Maintenance
- Géolocalisation
- Facturation
- Paie



Logiciel de transport routier
www.jfleet.net | 1 844 7-JFLEET





Camion de livraison entièrement électrique

Par Guy Hébert

Le camion de Motiv Power System est devenu le premier camion entièrement électrique de la flotte de la société AmeriPride au mois de février. Construit sur un châssis d'un camion Ford F59, le camion droit est le premier véhicule propulsé par Motiv à faire appel à un châssis ayant déjà servi. AmeriPride a commandé 10 véhicules du genre dans le cadre de sa mission d'être un chef de file corporatif du développement durable et environnemental.

Ce Ford F59 mu par un moteur électrique Motiv a une autonomie d'environ 160 kilomètres et un ratio de masse totale en charge de 22 000 livres. Le camion vient avec une garantie de trois ans tant sur le châssis que son groupe motopropulseur Motiv. Ce camion et les 9 autres seront utilisés par AmeriPride à ses installations de Vernon, en Californie. Ce site a été choisi à cause de nombreux facteurs dont le nombre de routes, les infrastructures existantes, les incitatifs financiers ainsi que la piètre qualité de l'air de la région. Lorsque tous les camions entreront en fonction, 20 % de la flotte d'AmeriPride de Vernon seront des camions zéro-émission entièrement électriques.



CAMIONS **VOLVO** MONTRÉAL



UN ESSAI ET VOUS SEREZ CONQUIS !



CAMION DE VILLE VNL300
DISPONIBLE POUR DÉMO

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



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

Jacques Lacourse
514 917-1013

Dany Bujold
514 246-5356

Ryan LaPointe
514 710-1247

Raymond Nadeau
514 249-3306

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

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

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

Vol-04-16



WWW.MTLVOLVO.COM

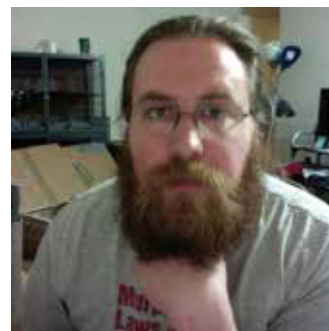
Un camion semi-remorque hybride de série ?

Par Guy Hébert

L'idée de voir, dans un avenir rapproché, un camion lourd électrique rouler sur nos routes est certainement un concept techniquement réalisable. Mais selon plusieurs observateurs, les coûts des infrastructures requises rendent un tel projet quasi irréalisable. Cela ne veut pas pour autant signifier la fin de l'idée d'électrifier le camionnage de longue distance. Un concept qui serait à l'étude présentement consisterait à construire un camion lourd hybride qui combinerait un moteur au diésel ou au gaz naturel comprimé (GNC) de 250 chevaux vapeurs et un moteur électrique à batteries.

Dans son blogue sur le site Syonyk's Project publié le 6 février dernier, le blogueur Russell Graves discutait de ce concept d'un camion semi-remorque roulant sur de longues distances avec un moteur de 250 chevaux vapeurs et d'un bloc de batteries de 100 kWh (kilowattheures). « Les batteries, dont le poids total serait d'environ 1 500 livres, devraient être fait d'un composé chimique de titane de lithium pour une densité de puissance maximale dans un ensemble assez restreint pour être rechargé en moins de quatre heures avec une borne à haute vitesse semblable au super chargeur (*Supercharger*) de Tesla », écrit Russell Graves, qui publie régulièrement des blogues sur les batteries et des véhicules électriques de tous genres, de la bicyclette au camion.

En ajoutant le freinage à récupération au concept, la batterie pourrait se recharger régulièrement dès que le camion roule sur une pente descendante assez prononcée. En plus de fournir une puissance de recharge pour le bloc de batteries, le freinage à récupération diminuerait l'usage des freins à friction ainsi que les coûts d'entretien du véhicule. Une telle solution allègerait également le problème du bruit des freins dans plusieurs villes alors que les freins à récupération sont beaucoup plus silencieux. Selon Russell Graves, le concept novateur devrait comprendre deux puissants moteurs électriques, un pour les roues d'en avant et un second pour les roues arrières. Les deux moteurs fonctionneraient en redondance et pourraient fournir de la puissance supplémentaire lorsque le camion monte une côte.



> Russell Grave

L'alternateur du moteur à combustion interne alimenterait le bloc de batteries qui fournirait la puissance requise aux moteurs électriques. Le moteur au diésel ou au GNC ne ferait jamais rouler directement les roues du camion. Mais il faut aussi considérer que même avec une charge entière, le bloc de batteries de 100 kWh ne suffirait qu'à générer une autonomie de 80 à 100 km au camion, selon les calculs du blogueur. Le concept devrait également incorporer des systèmes de navigation et de contrôle de charge. Ainsi le système entrerait en mode de chargement du bloc de batteries dès que le camion descend une côte abrupte sans que le chauffeur ne doive intervenir. C'est beaucoup plus économique en temps et en argent qu'un arrêt à une borne de chargement le long de la route.

Selon le concept présenté par Russell Graves, comme les roues sont toujours mues par les moteurs électriques qui ne requièrent aucune transmission, changer les vitesses ne seraient plus un élément important des définitions de tâches des conducteurs de demain. Mais le blogueur reconnaît que l'industrie n'en est pas nécessairement là. Il voulait tout simplement souligner que le camion lourd électrique n'est pas nécessairement pour demain, mais qu'il est peut-être possible d'atteindre un certain niveau d'électrification du camionnage de longues distances assez rapidement.



*Un grand **merci***

*à tous nos annonceurs
et à tous nos lecteurs
pour vos*



ans de fidélité!

*Merci de croire en nous,
nous continuerons à
vous offrir le meilleur!*

L'ÉCHO 40^e anniversaire
DU TRANSPORT



Le tout nouveau Toyota Tacoma

Photos et texte par **Éric Descarries**

Nous sommes gâtés ces temps-ci. Les constructeurs nous présentent plusieurs nouvelles camionnettes, que ce soit des pick-up ou des fourgons et ce, à presque tous les mois. Parmi les plus récentes parutions, le Toyota Tacoma entièrement redessiné ne passe certes pas inaperçu!

Le Tacoma est un pick-up intermédiaire produit en Amérique du Nord par le géant japonais Toyota. Celui-ci a d'abord lancé un plus petit pick-up durant l'invasion nipponne des années soixante. Puis, comme le voulait la tendance, lorsque vint le temps de le redessiner, il a opté pour des dimensions un peu plus grandes le baptisant alors Tacoma. Vers la fin des années 90, la demande pour les petits pick-up a grandement diminué. La plupart des constructeurs ont alors délaissé le format sauf Toyota et Nissan, ce dernier avec son modèle Frontier.

Sentant que le temps était venu de proposer un pick-up intermédiaire de nouveau, le constructeur américain General Motors risqua le tout pour le tout et relança ses Chevrolet Colorado et GMC Canyon il y a moins de deux ans. Ce fut un grand succès pour GM et toute une surprise pour Toyota dont le Tacoma dominait le segment jusqu'alors. Le constructeur japonais se retourna rapidement et demanda à ses designers américains de revoir le Tacoma. Conservant des dimensions familières, le Toyota Tacoma 2016 affiche un avant redessiné au style plus agressif. On notera que les passages de roue de la carrosserie sont élargis et les sculptures latérales et arrières sont plus prononcées. Lors du redesign, les ingénieurs de Toyota ont vu à faciliter la manipulation du panneau arrière qui s'abaisse et se relève d'une seule main.

L'intérieur du Tacoma a également été complètement revu présentant une finition plus moderne et surtout moins austère qu'auparavant. Ses dimensions sont semblables à celles de la version précédente mais il m'a semblé plus accueillant. Toutefois, c'est le tableau de bord qui

retiendra le plus notre attention. Celui-ci a été redessiné de façon plus moderne et surtout plus fonctionnelle. Mon modèle d'essai à quatre portes offrait aussi de l'espace arrière généreux pour des passagers occasionnels même si les sièges avant sont plus confortables qu'en arrière. La caisse est très semblable à celle des Tacoma précédents en ce qui a trait à ses dimensions. Par contre, il est possible d'y avoir des crochets d'arrimage, des rails pour des crochets amovibles et surtout une prise de courant de 110 V. La finition de cette caisse la protège des dommages du transport.

Le Tacoma qui a servi à cet article, un modèle à quatre roues motrices TRD 4 X 4, avait une configuration mécanique connue : Un nouveau V6 de 3,5 litres à cycle Atkinson qui remplace le vénérable 4,0 litres d'autrefois. Toyota s'est mérité le Prix de la technologie de l'année de l'Association des Journalistes Automobile du Canada pour ce moteur qui fait appel à deux systèmes d'injection, le premier plus traditionnel venant des orifices d'admission (avant les soupapes) pour les bas régimes et le deuxième projetant le jet de carburant

directement dans la chambre de combustion à plus haut régime. Cette configuration est de fonctionnement plus simple qu'il ne le semble et aide non seulement à l'économie de carburant mais contribue également à éliminer le cliquetis typique des moteurs à injection directe à bas régime.

Le moteur génère 278 chevaux et 265 li-pi de couple alors que pour 2016, la boîte automatique est maintenant à six rapports. Pour passer en 4 x 4, le conducteur n'a qu'à tourner la commande au tableau de bord ce qui lui permettra aussi de choisir entre le rapport régulier ou celui à démultiplication pour des exigences spécifiques. Le freinage du Tacoma demeure à disques à l'avant et à tambours à l'arrière alors que la concurrence préfère les disques à l'arrière. Toyota se défend en avançant qu'ainsi, les freins arrières seraient moins sujets à l'entretien lié à des excursions hors-route. Quant à la direction assistée, elle demeure hydraulique alors que la tendance est au moteur électrique.

Le nouveau Tacoma vient en plusieurs versions dont la SR-5 avec une suspension moins sèche que celle du TRD 4 X 4 dont il est question ici. C'est l'expérience que j'ai vécue au concours annuel de la Voiture et l'utilitaire de l'année de l'AJAC en automne dernier. Toutefois, le TRD décrit ici est un véhicule plus silencieux que son prédécesseur et son comportement routier est prévisible même si la suspension est plus robuste. Question performances, sans charge dans la caisse, le Tacoma V6 est capable de passer de 0 à 100 km/h en moins de huit secondes. Les reprises sont honnêtes mais un peu plus bruyantes. La capacité de charge d'un Tacoma 4 X 4 avec cabine double est de 950 livres alors que celle de remorquage avec la boîte automatique est de 6 400 livres. Notez que le rayon de braquage de ce long véhicule est plus grand compte tenu de ses dimensions. Question visibilité, le conducteur pourra voir très bien tout le tour mais il devra composer avec la prise d'air proéminente sur le capot. J'ai aussi conduit un camion semblable dans des conditions hors-route plutôt exigeantes et à ce niveau, il sait se débrouiller mieux que bien de ses concurrents grâce à sa garde au sol et surtout à l'angle d'approche de l'avant. Lors de mon essai à la fin de l'automne dernier, j'ai obtenu une moyenne de 13,8 litres aux 100 km dans des conditions surtout urbaines.

Le prix de base d'un Tacoma 4 X 4 Double Cab V6 est de 36 670 \$. Celui que vous voyez dans ce reportage avait quelques

options qui ont, avec les multiples taxes, fait grimper le prix à une facture finale de 40 851,97 \$. Durant cet essai, la camionnette a fait tourner bien des têtes et elle a suscité la curiosité de plusieurs amateurs de la marque qui avaient la même question : « Maintenant que GM propose un moteur diesel dans ses Colorado et Canyon, est-ce que Toyota affrontera la concurrence avec un moteur semblable dans le Tacoma ? ». Voilà un dossier à suivre...



> Le tableau de bord du nouveau Tacoma est plus stylisé.

SEMI-REMORQUES

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

Sécurité, fiabilité et professionnalisme

Faites de Semi-Remorques Wizards votre partenaire au Québec.

4 succursales au Québec

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

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

parmi notre flotte de > 25 000 unités au Canada

50+ ans d'expertise

nous ont valu une prestigieuse reconnaissance

semi-remorques wizards

Service Local...à la grandeur du pays

1 855 327-9558 | semi-remorqueswizards.com

LES SOCIÉTÉS
AU CANADA
LES MEILLEUX
GÉRÉES

Cri du cœur d'une femme aux prises avec le CPT de son mari

Par Guy Hébert

Chauffeur expérimenté qui a commencé sa carrière derrière le volant à 15 ans, Patrick Forgues conduisait un camion pour Veolia lorsque sa vie à chambardé le 18 février 2013. Ce jour-là, alors qu'il chauffait son camion lourd comme il le fait tous les jours depuis une quinzaine d'années, un automobiliste est sorti de son véhicule le long de la route pour se jeter devant le camion de Patrick Forgues et se suicider. « Les camionneurs, comme les soldats, sont des durs qui refoulent leurs émotions. Mon conjoint ne voulait pas parler de l'événement, que ce soit avec moi ou avec ses collègues car il avait peur d'être jugé », explique sa conjointe Kareen Lapointe.

Son employeur a suivi toutes les procédures et pris toutes les précautions et s'en suivit un arrêt de travail de 18 mois décrété par la CSST pour un CPT (choc post-traumatique) ou ESPT (état de stress post-traumatique). « Il a essayé de retourner sur la route mais après trois mois, il n'était même pas apte à un retour progressif... », poursuit Kareen Lapointe. « Il a passé trois mois à tenter de se dissocier de la réalité, mais les médicaments et la boisson, pour quelqu'un qui n'était qu'un buveur occasionnel auparavant, faisaient son œuvre et il a entamé un second arrêt de travail qui se poursuit toujours aujourd'hui. »

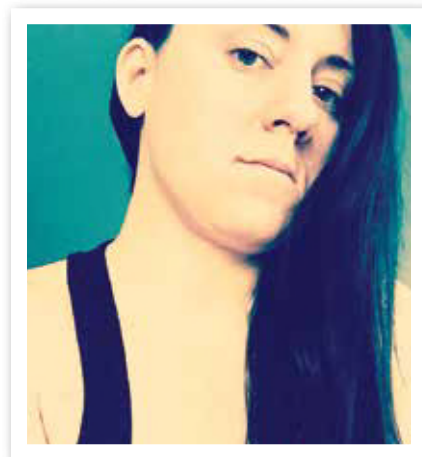
C'est au cours de ce second arrêt que Patrick est entré dans une profonde dépression. « C'est dur pour la conjointe qui ne reconnaît plus son chum et probablement encore plus pour nos deux enfants qui voyaient leur père sous un nouveau visage qui n'a rien de bien amusant. Rendue à l'été 2014 je ne vivais plus que pour mon mari, ne pouvant travailler de peur de le laisser seul à la maison. C'est alors que j'ai décidé de prendre certaines choses en main et m'informer sur le CPT et ses effets », raconte Kareen Lapointe. « Je suis allé voir sa psychologue pour discuter du sujet car je savais très bien que

mon mari ne lui disait pas tout, préférant s'enfermer sur lui-même et renier une certaine réalité. »

Le CPT est très peu connu et ceux qui en souffrent deviennent hyper vigilants, frôlant la paranoïa. Ils choisissent de mettre leur bel uniforme et de se faire croire que tout va bien. Kareen Lapointe n'en veut pas aux intervenants pas plus qu'à la CSST. Elle affirme que le plus gros problème pour l'entourage du personne souffrant de CPT est le manque d'éducation et d'information. « C'est lorsque j'ai décidé de passer à l'action et de m'informer que j'ai commencé à vraiment comprendre ce qui pouvait tourmenter mon conjoint. Je suis chanceuse car Patrick est résilient et il veut s'en sortir mais ses symptômes et ses cauchemars continuent. Il reçoit un bon suivi de la CSST et Veolia le supporte. Il commence à s'ouvrir de plus en plus mais je sais pertinemment qu'il ne sera plus jamais le même homme. »

Peut-être qu'avec le temps Patrick arrivera à mettre certaines choses derrière lui ou du moins à en faire abstraction pour arriver à mener une vie la plus normale possible. Mais qu'est-ce qu'une vie normale pour quelqu'un qui a été camionneur toute sa vie et qui a maintenant peur de se retrouver sur l'autoroute? Si Kareen Lapointe a voulu parler publiquement de son cas dans le cadre de cette page, c'est parce qu'elle croit qu'elle n'est pas seule et que plusieurs personnes se retrouvent dans une position de vulnérabilité ne sachant pas quoi faire pour venir en aide à un proche souffrant de CPT. Des vies familiales entières sont renversées lorsque des événements du genre se produisent.

Selon ses estimations, il doit y avoir des centaines de suicides sur la route depuis 10 ans et que probablement, un chauffeur de poids lourd est impliqué dans un suicide chaque semaine. Souvent les femmes comme Kareen Lapointe, devien-



« C'est dur pour la conjointe qui ne reconnaît plus son chum et probablement encore plus pour nos deux enfants qui voyaient leur père sous un nouveau visage qui n'a rien de bien amusant. »

nent les piliers de la maison à cause de l'invalidité du conjoint. Les ressources sont très rares tous comme les informations pertinentes. Kareen Lapointe aimerait mettre sur pied un regroupement ou un réseau afin de permettre aux personnes dans sa position d'échanger entre elles. Se peut-il que la situation dont il est question dans cette page se répète plus souvent qu'on ne le croit? Il est peut-être temps de mettre fin au mutisme... Les individus qui voudraient discuter de CPT avec Kareen Lapointe, ou de son projet, peuvent la rejoindre au 418 885-8499 ou par courriel à kareen.lapointe@gmail.com.

L'ACHETEUR

**Fardiers
Québec**

inc.

Distributeur pour le Québec
des remorques



**Fardiers
Montréal**

inc.



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

Reitnouer

Remorques surbaissé 3 essieux Reitnouer 2017



**B-Train
Reitnouer 2017**

Plusieurs modèles pour livraison
immédiate en inventaire

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

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

Reitnouer
ALUMINUM TRAILERS

reitnouer-trailers.com

VANGUARD

vanguardtrailer.com

CIMC USA

www.cimc.com/cimc-usa

FONTAINE
HEAVY-HAUL

fontainetrailer.com

BigTow
TRAILERS

bigtowtrailers.com

TREBOR
MANUFACTURING

trebormanufacturing.com



Venez travailler chez nous...

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

**NOUVEAU
CONTRAT**

9 postes
de chauffeurs
à combler,
Terminal d'Anjou

NOUS OFFRONS :

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



La sécurité , une question d'attitude!

REMORQUES LABELLE >>>>

1 800 909-3554

www.remorqueslabelle.com



Stargate*



Stargate*

EN STOCK



T680 ADVANTAGE

LE CAMION DU CHAUFFEUR

*Les meilleurs chauffeurs
méritent le meilleur camion...
Quelle que soit la destination,
ils se sentiront à la maison...*



MONTRÉAL

*Notre équipe fait toute
la différence*



DÉPARTEMENT DE SERVICE

- ✓ Plan d'entretien personnalisé disponible
- ✓ Distributeur et installateur gaz naturel
- ✓ Service exclusif : diagnostic sans rendez-vous en 1 heure



gaz naturel

DÉPARTEMENT DES PIÈCES

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



PACCAR MX-11
Powered By Quality



PACCAR MX-13
Powered By Quality



ISX12G
Design Architecture



KENWORTH

Kenworth Montréal

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

Kenworth Lanoraie

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

Kenworth St-Jérôme

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

1 800 465-4824 | www.kenworthmontreal.ca

VISITE INDUSTRIELLE 2016

LE CTCQ VOUS INVITE CHEZ EBI

La visite industrielle du CTCQ cette année aura lieu le **12 avril** aux installations de la compagnie EBI, reconnue comme un leader dans la valorisation énergétique des biogaz provenant de leur lieu d'enfouissement technique.

Déjà en 2003, EBI Énergie inaugurerait sa station de valorisation des biogaz. La centrale de cogénération inaugurée en 2012 de son côté produit 9 352 kW d'électricité en utilisant uniquement des biogaz. L'électricité est produite par l'intermédiaire de sept (7) imposants groupes électrogènes Caterpillar raccordés au réseau d'Hydro-Québec. Cette centrale produit suffisamment d'électricité pour répondre aux besoins énergétiques de plus de 3 000 résidences !

La visite permettra aussi de voir la station publique d'approvisionnement en GNC de Montréal-Est pour les camions routiers de toutes catégories.

Enfin, la journée ne serait pas complète sans la visite du Musée Gilles Villeneuve de Berthierville. Un lieu unique à la mémoire de Gilles, symbole de persévérance et de caractères d'un grand champion.

Une journée fort intéressante, avec du jamais vu pour bien des personnes. Une visite impressionnante révélant le haut degré d'innovation et d'audace d'une entreprise familiale bien québécoise, d'envergure internationale.



**Comité
Technique de
Camionnage du
Québec**

Vous êtes lié de près à une flotte de Véhicules Lourds : Gestion, entretien, achats, normalisation, formation, recommandation...

Ce Séminaire Technique est pour vous ! S'adresse aux Membre du Comité Technique de Camionnage du Québec (C.T.C.Q.) et aux Non-membres sous certaines conditions.

www.ctcq.ca



OBTENEZ GRATUITEMENT*

Une prise de lecture d'alignement

* Du 15 mars au 15 mai 2016. Certaines conditions s'appliquent.

SERVICES MÉCANIQUES

- Mécanique générale de camions (lourds et légers)
- Mécanique de remorque
- Transmission et différentiel
- Diagnostic électronique
- Suspension
- Embrayage
- Moteur
- Alignement
- Freins/ABS

POUR MIEUX VOUS SERVIR

- Service de transport de camion
- Unité mobile
- Location de camion
- Véhicules de courtoisie



125 rue Olivier Laurier-Station, Qc G0S 1N0
Tél. 418 728-4242 • Téléc. 418 728-4248

**Une équipe
professionnelle
pour vous servir!**





Western Star 5700XE

Il redéfinit complètement la norme dans l'industrie.



Freightliner Cascadia Evolution

La meilleure économie du marché.



Mitsubishi Fuso.

Un permis de conduire de classe 5 seulement est requis.

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



**PLUS DE 6 000 000\$
DE PIÈCES
EN INVENTAIRE**



10 CAMIONS DE LIVRAISON



WESTERN STAR



FUSO

TROIS MARQUES

PARMI LES PLUS GRANDES



Globocam Anjou

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

Globocam Rive-Sud

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

Globocam Montréal

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

GLOBOCAM

LE CAMION, C'EST NOUS.

WWW.GLOBOCAM.CA



MANDATAIRE
VÉHICULES LOURDS, UNITÉ MOBILE ET LÉGERS

**Vérification
mécanique**
Mandataire

Société de l'assurance
automobile
Québec

8065, Henri-Bourassa Est, Montréal H1E 2Z3
514 643-1121 | www.ressortsmontrealnord.ca

50^E ANNIVERSAIRE

SOCIÉTÉ DES SURINTENDANTS DE TRANSPORT DE QUÉBEC



SAMEDI LE 14 MAI 2016 À 18H
CHÂTEAU FRONTENAC

COÛT POUR LA SOIRÉE: 200\$ PAR COUPLE
OU 1000\$ POUR UNE TABLE DE 10

**BANQUET
GASTRONOMIQUE
ET SPECTACLE**
MÉMORABLE VOUS
Y ATTEND !

POSSIBILITÉ DE RÉSERVER UNE
CHAMBRE AU CHÂTEAU FRONTENAC !
COMMANDITE ÉCRAN EN VENTE AU COÛT DE 150\$

TENUE DE VILLE EXIGÉE !
FAITES RAPIDEMENT VOS RÉSERVATIONS AU
WWW.SSTQUEBEC.ORG OU INFO@SSTQUEBEC.ORG

**DÉZIEL HINO**

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

GRANBY TOYOTA

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

HINO LAVAL

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

HINO TROIS-RIVIÈRES

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

HINO RIVE-SUD INC.

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

GAEVAN HINO QUÉBEC

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

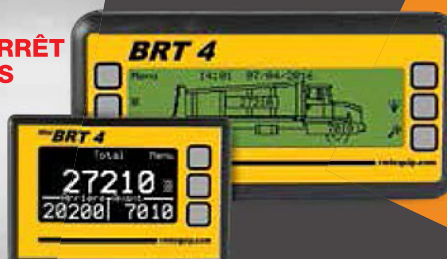
hinocanada.com



**NERVEUX
QUAND
CES FEUX
CLIGNOTENT?**

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

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



VENEZ NOUS RENCONTRER
LE 22 ET 23 AVRIL
EXPO
GRANDS TRAVAUX
ÉQUIPEMENT LOURD
Kiosque 4056



1 877 663-4311
rmtequip.com

DÉGUSTATION DE HOMARDS

Jeudi 12 mai 2016

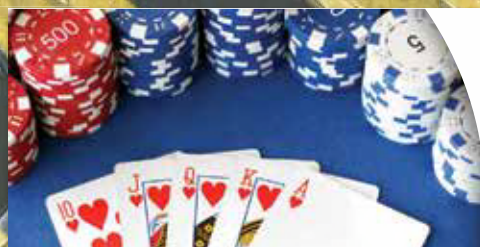
Château Royal
3500 Boul. du Souvenir, Laval
Laval (Québec) H7V 1X2

RÉSERVATION

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



www.cptq.ca



TOURNOI TEXAS HOLD'EM
POKER



**JEUDI 21 AVRIL
À COMPTER DE 17H30**
AQUARIUM DU QUÉBEC
1675, AVENUE DES HÔTELS
QUÉBEC G1W 4S3
SALLE LA GRANDE OURSE

**PREMIER PRIX
750\$ MINIMUM**

COMPRED : SOUPER
+ 1 CONSOMMATION

MEMBRES 105\$ + TAXES
NON-MEMBRES 145\$ + TAXES



RÉSERVATION EN LIGNE
CLUBTRAFICQC.COM



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

Depuis
1987

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

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

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

À LA RECHERCHE
D'UN DEAL ? TAUX DE
CHANGE AVANTAGEUX!!!



K370 à 1,104



T880 à 1,262



T880 à 1,245



T800 à 1,326



T880 à 1,24



T680 à 1,284

**TAUX
US/CAN
à partir de
1,104**



W900L à 1,234



W900B à 1,346

*Plusieurs autres
unités disponibles !*

1 800 463-6822
kenworthquebec.com



KENWORTH
Québec • Beauce
L'ULTIME EXPÉRIENCE

GPSQUEBEC.COM

Novembre 2015 marque notre 18^e année sur le marché des communications mobiles, à la fois au Québec (Montréal, Québec, Sherbrooke) et dans l'Est de l'Ontario (Ottawa, Kingston, Cornwall).

Au début de l'année 2005, nous avons débuté une transition où initialement TekniREP ne s'occupait principalement que de la consultation orientées entreprise est devenue un centre de « soutien de service abcd axé vers le développement des stratégies, la sélection, l'installation, entretien et la réparation de toute une gamme de nouvelles technologies en GPS pour nos clients.

Nous avons le plaisir de vous annoncer qu'à compter d'aujourd'hui, nous offrons le service à 100 % sur place et que nous sommes en mesure de prévoir des rendez-vous 7 jours par semaine selon la disponibilité de notre clientèle.

SPÉCIALISÉ EN STRATÉGIE ET IMPLANTATION DE NOUVELLES TECHNOLOGIES / SYSTÈMES GPS ET AUTRES

C'est avec engagement et détermination, et en leur accordant une grande priorité, que nous fournissons à nos clients des services et un soutien honnêtes et dignes de confiance. Voilà pourquoi TekniREP effectue une analyse des besoins complète avec chaque client avant de commencer des projets, ceci en vue de s'assurer que la clientèle ne reçoit que des produits et services de qualité convenant le mieux à leurs besoins et exigences présentes et à venir.

NOUS OFFRONS
MAINTENANT DES
SOLUTIONS GPS
« FLEET TRACKING »
À PARTIR DE SEULEMENT
19,95 \$/MOIS !

TROIS NIVEAUX DE SERVICES

- PRIME-PLUS** > (solutions clef en main)
- ROUTE-PLUS** > (analyse des données)
- SERVICE-PLUS** > (installation, service, support)

DES RESSOURCES IMPORTANTES

- Analyse des besoins en technologies
- Gestion des projets
- Formation sur les technologies
- Support technique
- Installations de plusieurs types du systèmes GPS et repérage à partir de seulement 19,95 \$/mois

LES SERVICES TEKNIREP (SERVICES)

7575 Transcanadienne Suite 500 St-Laurent, QC H4T 1V6

info@teknirep.com • 514 779-6857

ISUZU

CAMIONS

CANADA



SÉRIE N

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

BOISVERT ISUZU CAMIONS

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

450 430-9400

www.boisvertisuzu.com

CAMIONS ISUZU ANJOU

8300, rue Edison
Anjou, Qc H1J 1S8

514 353-9720

www.reseaudynamique.com

CAMIONS ISUZU BOUCHERVILLE

50, chemin du Tremblay
Boucherville, Qc J4B 6Z5

450 655-5050

www.reseaudynamique.com

LE CENTRE ROUTIER ISUZU

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

418 862-7231

www.reseaudynamique.com

CAMIONS ISUZU MONTREAL OUEST 2015

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

514 737-5845

www.isuzuquebec.com

PARÉ CENTRE DU CAMION

250, rue Étienne Dubreuil
Québec, Qc G1M 3K6

418 688-5333

www.parevolvo.com

PARÉ CENTRE DU CAMION

250, route Kennedy
Lévis, Qc G6V 9J6

418 833-5333

www.parevolvo.com

WWW.ISUZUTRUCK.CA

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

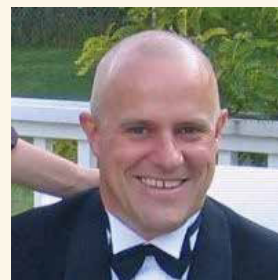
FORMATION BENDIX 2016

Les sociétés Bendix Commercial Vehicle Systems et Bendix Spicer Foundation Brake ont récemment annoncé qu'elles offriraient 17 sessions de l'école Bendix Brake Training School du printemps à l'automne 2016. Les inscriptions sont maintenant acceptées pour ces cours de haut niveau qui débiteront le 22 mars à Owosso au Michigan pour se terminer en Octobre à la suite de sessions dans 14 états. Depuis plus d'un demi-siècle, Bendix a fourni de l'éducation et du support à des techniciens de tous les secteurs de l'industrie. Pour en savoir plus sur ces sessions de formation avancée et pour s'inscrire, il suffit de se rendre sur le site www.bendix.com ou encore www.foundationbrakes.com.



NOMINATION CHEZ TRAILER WIZARDS

Trailer Wizards, chef de file canadien de la location, la vente et l'entretien de semi-remorques, annonce la nomination de Terry Maw au poste de vice-président des ventes pour la région de l'Ontario. Vétéran de l'industrie du transport, Terry Maw occupait jusqu'à récemment le poste de directeur des ventes corporatives de Wabash Canada.



> Terry Maw

CONSEIL DES PIÈCES 2016 DE KENWORTH

Le manufacturier de camions lourds Kenworth, de Kirkland dans l'état de Washington et membre du groupe PACCAR, vient de dévoiler les noms des directeurs de départements des pièces et des dirigeants de concessionnaires qui siègeront sur le Conseil des pièces de l'entreprise en 2016. Les membres de ce Conseil consultatif pour la nouvelle année sont :

- » **Jo Frost**, Edmonton Kenworth, Leduc, Alberta, président;
- » **Cory Anderson**, MHC Kenworth, Leawood, Kan.;
- » **Paul Baker**, Wallwork Kenworth, Fargo, N.D.;
- » **Samuel Letendre**, Kenworth Maska, La Présentation, Québec;
- » **Lisa Nichols**, Kenworth of Columbus, Hilliard, Ohio;
- » **Jeremy Thompson**, Kenworth Northwest, SeaTac, Wash.;
- » **Jeff Weaver**, Truckworx Kenworth, Birmingham, Ala.;
- » **Clayton Zuchotzki**, GreatWest Kenworth, Calgary, Alberta;
- » **Tim Spurgeon**, représentant le Conseil des concessionnaires 2016 de Kenworth, MHC Kenworth, Leawood, Kan.

NOMINATION CHEZ EXCELLENCE PETERBILT

Le concessionnaire Excellence Peterbilt est heureux d'annoncer la nomination de Richard Prévost au poste de représentant Vente et Location. Richard Prévost sera principalement responsable des flottes de la grande région de Montréal où le concessionnaire ouvrira prochainement une cinquième succursale. Possédant une expérience de plus de 25 ans dans le monde du transport routier, Richard Prévost (514 294-5065 / richard.prevast@excellence-peterbilt.com) comprend l'importance de l'optimisation des systèmes mécaniques et technologiques et de l'efficacité-énergétique.



> Richard Prévost

TRACTION DJ
tractiondj@arvox.ca

SPÉCIALITÉ
BOÎTIER DE DIRECTION
CAMIONS LÉGERS ET LOURDS



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



Une garantie de 1 an accompagne tous nos produits.

9861, avenue Parc Georges,
Montréal-Nord Qc H1H 4X6
514 722-6406 / 1 877 722-6404

www.tractiondj.com

NOMINATION CHEZ HARNOIS

Harnois Groupe pétrolier annonce la nomination de Luc Paquin à titre de directeur, transport et logistique. Gestionnaire dans ce secteur depuis plus de 15 ans, Luc Paquin a acquis une vaste expérience en approvisionnement, logistique et gestion de la production au sein d'entreprises telles que Fempro 1 inc. et Bell Nordiq. ➤ **Luc Paquin**



NOUVEAUX MEMBRES TRUCKPRO

La société TruckPro est fière d'annoncer l'arrivée de trois nouveaux membres au sein de son réseau. Il s'agit de Rock Division Mécanique, de Lévis au Québec; T&R Truck Repair, de Truro en Nouvelle-Écosse et de Gearheads Truck Repair, de Nelson en Colombie-Britannique. TruckPro compte plus de 105 centres de services, ce qui en fait le plus grand réseau national de centres de services en réparation de véhicules lourds au Canada. Consulter le site internet www.truckpro.ca afin de connaître tous les membres et leurs services.

NOMINATION CHEZ BITUME QUÉBEC

Le conseil d'administration de Bitume Québec, ainsi que la directrice générale de Bitume Québec, Evelyn Desrochers, sont heureux d'annoncer la nomination de Frédéric Noël à titre de directeur technique. Monsieur Noël compte plus de 9 années d'expérience dans l'industrie du bitume et est un ancien récipiendaire des Bourses Shell Bitumes à Bitume Québec. Son enthousiasme et son parcours professionnel sont des atouts certains pour l'association.

SOIRÉE DIAMANT DE LA SSTQ

C'est le 14 mai 2016 que la Société des surintendants en transport de Québec célébrera son 50^e anniversaire de fondation. La grandiose soirée diamant se déroulera au Château Frontenac alors que tous les membres et amis de ce regroupement de la vieille capitale sont invités à cette soirée très spéciale où les convives auront droit à un buffet gastronomique et un spectacle mémorable. La célébration débutera à 18 heures et le coût de participation est de 200\$ par couple. Il est aussi possible de réserver une chambre au Château Frontenac pour la nuit. Pour réserver ses billets, il suffit de se rendre sur le site www.sstquebec.org.



MACK GUARDDOG CONNECT POUR LES TERRAPRO

Camions Mack Amérique du Nord a fait une annonce spéciale lors du salon du Monde du béton (*World of Concrete*) à Las Vegas le 2 février dernier. Mack a alors dévoilé que le système de télématiques et de diagnostic à distance Mack GuardDog Connect allait maintenant être offert en équipement standard avec tous les camions TerraPro à cabine avancée. Le camion TerraPro peut être configuré pour réaliser de nombreuses applications de pompe à béton, de benne basculante ou encore pour la collecte des déchets et le recyclage. C'est à la suite d'une réponse positive lors d'un sondage sur les solutions élaborées pour garder les camions sur la route et éviter les temps d'arrêts coûteux effectué auprès des clients que Mack a décidé de mettre le système Mack GuardDog Connect comme équipement standard des camions TerraPro à cabine avancée.



Garrett
by Honeywell

TURBO EXPERT

★ ★ ★ ★ ★

DÉJÀ 20 ANS

- RÉPARATION
- TURBO NEUF
- SYSTÈME D'ÉCHANGE
- GARANTIE
- SERVICE RAPIDE ET PROFESSIONNEL

VOTRE MEILLEURE SOURCE POUR TOUTS LES TURBOS D'ORIGINE

**NOUS OFFRONS TOUTES
LES PLUS GRANDES MARQUES D.E.M.**

IHI TURBO

BergWarner
Turbo Systems

MITSUBISHI

HOLSET

WWW.TURBODEXPERTS.COM

438 PAPIN, QUÉBEC QC G1P 3T9

1 800 363 4648

INFO@TURBODEXPERTS.COM

De retour à Cuba

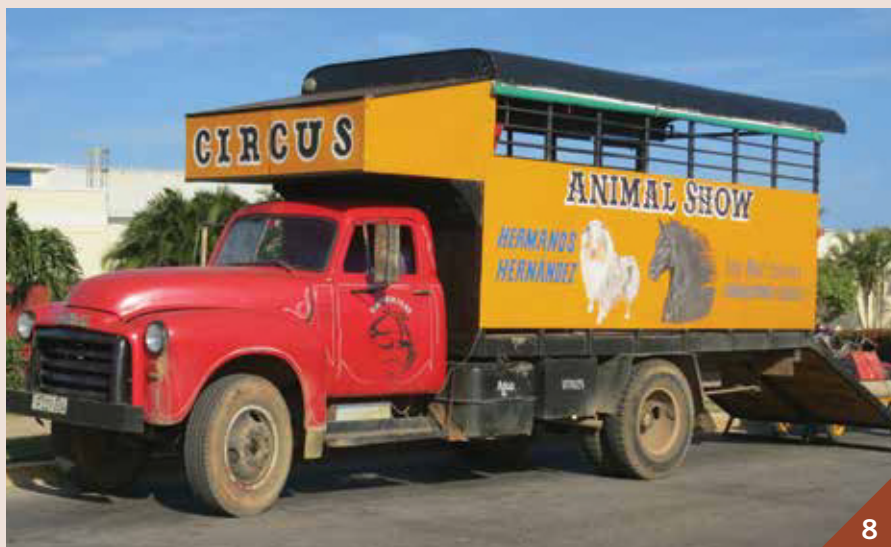
Texte et photos d'Éric Descarries

Varadero, Cuba – L'année dernière, presque à la même période, je vous offrais un photoreportage sur les camions anciens que j'avais pu photographier dans la région de La Havane à Cuba. En fait, j'en aurais eu assez pour publier une dizaine de reportages du genre. Je suis retourné à Cuba il y a quelques semaines et je n'ai pu m'empêcher de prendre ces quelques clichés intéressants, surtout si vous êtes amateurs de camions anciens!



1. Ce bus scolaire peut bien afficher une calandre de Ford, il demeure un bon vieil International.
2. Tiens? Pour la première fois, je vois un camion Fiat des années soixante à Cuba!
3. Ce Ford du début des années cinquante semble reposer sur un châssis plus moderne.
4. Ce Kamaz russe était plutôt récent!
5. Ce camion est un très récent CN HTC (China National Heavy Truck Company)!
6. Un Mack de poids moyen à cabine avancée!
7. Ce GMC (ou Chevrolet) du début des années cinquante semble reposer sur un châssis rapporté.





8



9



10



11



12



13



14



15

8. Ce GMC du début des années cinquante semble être plus ou moins original!
9. Une entreprise cubaine utilise plusieurs de ces anciens Pegaso espagnols.
10. Ce camion est un Magirus Deutz allemand.
11. Ces anciens Kamaz russes sont populaires à Cuba. Plusieurs sont mus par des moteurs Hino!
12. Un Ford Econoline blindé? Rare à Cuba!
13. J'ai du prendre cette photo de loin mais sachez que cet ancien bus GM circulait dans Varadero.
14. Décidément, on le retrouve partout ces Ford Louisville! Ce L-7000 était mû par son moteur Ford Diesel original.
15. Ce camion International de la fin des années cinquante est ni plus ni moins qu'un bus-taxi pour les travailleurs cubains.

C'est automatique !

« On n'arrête pas le progrès ». Ainsi va le vieux dicton. Depuis les quelques dernières années, j'aime me plaindre un peu de toutes ces nouvelles technologies qui viennent enlever du piquant à notre monde du camion. Évidemment, avec l'avènement de la voiture autonome (qui se conduit seule), voilà un nouvel « ennemi » qui se présente face à nos croyances de grande virilité. En effet, quoi de plus « viril » (en espérant que les conducteurs féminins de poids lourds qui lisent cette publication sauront me pardonner ce terme qui est plus une illustration qu'une affirmation) qu'un « homme » maîtrisant une bête de fer et d'acier sur la route ! De la voiture autonome au camion autonome, il n'y aura qu'un pas. Ce sera alors fini, cette image légendaire du « héros » aux bottes de cowboy et à la casquette usée au volant d'un monstre mécanique récalcitrant...

Alors, profitons tant que l'on peut du moment présent. Lorsque j'étais plus jeune, je m'étais trouvé un job d'été comme commis à un atelier de ressorts pour camions. À cette époque (qui correspondait aussi à celle des « muscle cars »), savoir conduire un poids lourd était un véritable signe de virilité (les femmes commençaient à peine à y percer). Il faut dire que les camions étaient également un peu rudimentaires. Malgré la technologie qui évoluait rapidement, il y avait toujours des tracteurs de grand-route avec un intérieur peu fini (le son dans la cabine était assourdissant), des sièges plus ou moins confortables et surtout des boîtes de vitesses récalcitrantes. Il fallait savoir « chauffer un standard » à l'époque !

De nos jours, les boîtes de vitesses sont nettement plus sophistiquées. La plupart des passages sont synchronisés. Les embrayages sont plus « doux »...ou encore, la boîte est automatisée...si elle n'est pas complètement automatique ! Quoi ? Automatique ? Voilà une image qui n'aurait pas passé il y a une trentaine d'années. Pourtant, ce que nous sommes à constater, c'est l'invasion de la boîte automatique (sous toutes ses formes) dans le monde du camionnage ! Pour les administrateurs, la boîte auto est presque une bénédiction. Elle aide à « économiser » le rouage d'entraînement et, de plus en plus, on y constate une meilleure économie de carburant !

Pour faire une petite histoire de ce phénomène, il faut regarder du côté des automobiles. Celles-ci ont vu la demande pour les boîtes automatiques approcher la presque totalité des commandes. En d'autres mots, plus personne ne veut conduire des boîtes manuelles, même pas les conducteurs européens, pourtant réputés pour être des irréductibles de la boîte mécanique ! Il y a quelques années, ils boudaient littéralement les boîtes automatiques jusqu'à l'arrivée de la boîte à double embrayage, ni plus ni moins qu'une forme déguisée de boîte automatique ! Croyez-le ou non, ce genre de boîte est désormais la norme dans les voitures exotiques ! Celles-ci n'ont plus que deux pédales (et des palettes au volant !). Dire que, très bientôt, il n'y aura même plus de Porsche à boîte manuelle !



Par Éric Descarries

Plus encore, essayez, aujourd'hui, de commander une camionnette à boîte manuelle ! Presque impossible, même au niveau des pick-up de performance du style Ford Raptor. Et, de plus en plus, les camions de poids moyens nous arrivent désormais presque tous avec une boîte automatique ! D'ailleurs, si j'ai bien compris, les nouveaux Ford F-650 et F-750, des véhicules les plus en demande dans leur créneau, ne sont disponibles qu'avec une boîte automatique !

Et la « cerise sur le sundæ », je lisais, il n'y a pas si longtemps, que les fameuses boîtes à double embrayage (*dual clutch transmission*) pourraient très bien se retrouver sur les camions poids lourds, déjà que Eaton a su les développer pour les camions de poids moyen. Gageons qu'elles ne prendront pas de temps à se tailler une place enviable sur le marché car, vu qu'elles ne font pas appel à un convertisseur de couple, elles contribuent à une certaine économie de carburant.

Il y a un dicton américain qui dit : « *If you can't beat 'em, join 'em* » (Si tu ne peux les battre, joins-toi à eux). C'est ce que nous devons tous faire un jour. Ce sera peut-être un peu triste, voire nostalgique de voir nos vieilles habitudes disparaître. Mais au moins, ce sera excitant de parler de nouvelles technologies...

CALENDRIER DES ÉVÉNEMENTS | Avril-Mai 2016

UNE PRÉSENTATION DE



MONTREAL

1 800 465-4824

www.kenworthmontreal.ca

12 AVRIL 2016

Visite industrielle EBI
Musée Gilles Villeneuve
CTCQ
Départ : 6 h 30
Galeries d'Anjou
Réservations :
www.ctcq.ca

21 AVRIL 2016

Tournoi Texas Hold'Em
Club de trafic de Québec
Aquarium de Québec
1675, avenue des Hôtels
Québec
17 h 30
Réservations :
www.clubtraficqc.com

12 MAI 2016

Dégustation de homards
CPTQ
Château Royal
3500, boul. du Souvenir,
Laval
Réservations :
514 945-0697
cptq@videotron.ca



Au-delà des normes d'aujourd'hui.



VERS UNE MEILLEURE ÉCONOMIE DE CARBURANT ET UNE PROTECTION ACCRUE DU MOTEUR AVEC UNE HUILE 5W-30

Deux fois* plus de protection antiusure ET quatre pour cent** plus d'économie de carburant

Désormais, plus besoin de sacrifier la protection du moteur au profit de l'économie de carburant. L'huile DURON^{MC}-E UHP 5W-30 offre jusqu'à deux fois* plus de protection antiusure ET quatre pour cent** plus d'économie de carburant.

Prêt à commencer à économiser? Consultez le document *Conseils importants avant de passer aux huiles moteurs haute tenue favorisant l'économie de carburant* et voyez ce que cela signifie pour vos résultats. Visitez-nous à DURONEUHP5W-30.ca.



* En fonction des résultats des essais Daimler OM 646 LA reconnus dans l'industrie.

** Résultats de l'économie de carburant basés sur l'essai de consommation généralement accepté et reconnu dans l'industrie en conformité avec la norme SAE J1321 Type II. Les données sur l'économie de carburant sont comparées à celles de l'huile DURON-E 15W-40, et conjointement avec l'huile pour engrenages TRAXON^{MC} Synthetic 75W-90 (comparativement à TRAXON 85W-140). Les résultats réels dépendent de facteurs externes y compris, sans s'y limiter : le type de terrain, les conditions météorologiques, la pression des pneus et la sévérité des conditions d'exploitation.

Petro-Canada est une entreprise de Suncor

^{MC} Marque de commerce de Suncor Énergie Inc. Utilisée sous licence.

UN NOUVEAU JOUR
SE LÈVE.



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

DÉCOUVREZ-EN PLUS LE 21 MARS.

Volvo Trucks. Driving Progress

