

VERSION
NUMÉRIQUE

Flottes & Mobilité



OUTLANDER PHEV

SUPER CONTRÔLE INTÉGRAL

LE CONTRÔLE SUR TOUTE ROUTE, PAR TOUT CLIMAT.

Visitez mitsubishi-motors.ca/fr/acheter/parcs
Ou contacter luc.grenier@na.mitsubishi-motors.com



EN PRIME :

ABS

Coussins gonflables

Systemes avancés d'aide
à la conduite

- Avertisseur de sortie de voie
- Atténuation de collision avant
- Surveillance des angles morts
- Alerte de circulation transversale arrière
- Régulateur de vitesse adaptatif
- Surveillance de l'état du conducteur



OUTLANDER PHEV

SUPER CONTRÔLE INTÉGRAL

LE CONTRÔLE SUR TOUTE ROUTE, PAR TOUT CLIMAT.

Visitez mitsubishi-motors.ca/fr/acheter/parcs
Ou contacter luc.grenier@na.mitsubishi-motors.com



EN PRIME :

ABS

Coussins gonflables

Systèmes avancés d'aide
à la conduite

- Avertisseur de sortie de voie
- Atténuation de collision avant
- Surveillance des angles morts
- Alerte de circulation transversale arrière
- Régulateur de vitesse adaptatif
- Surveillance de l'état du conducteur



Flottes & Mobilité

MAI 2025 / VOL 1 / NO 2 / 6,95\$

Propulsé par  AUTOSPHERE MEDIA

Gestion | Télématicue | Carburants alternatifs | Nouvelles Technologies | Entretien

Véhicule Léger

Essai routier | Chevrolet Equinox EV

Une solution sur mesures pour les flottes



Véhicule Moyen

Sailun Tire Americas

Des pneus de qualité pour des temps difficiles



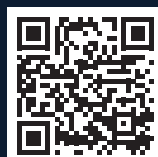
Camion Lourd et Spécialité

Mack Trucks North America

Un nouveau look et bien plus pour le Mack Pioneer



PM40014.105



ABONNEZ-VOUS SANS TARDER VOTRE MAGAZINE ! C'EST GRATUIT ET FACILE.

Balayez le code QR, remplissez le formulaire et continuez à recevoir votre copie.
abonnement.fleetmobility.ca



OUTLANDER PHEV

SUPER CONTRÔLE INTÉGRAL

LE CONTRÔLE SUR TOUTE ROUTE,
PAR TOUT CLIMAT.

EN PRIME :

ABS

Coussins gonflables

Systèmes avancés d'aide
à la conduite

- Avertisseur de sortie de voie
- Atténuation de collision avant
- Surveillance des angles morts
- Alerte de circulation transversale arrière
- Régulateur de vitesse adaptatif
- Surveillance de l'état du conducteur

Visitez mitsubishi-motors.ca/fr/acheter/parcs
Ou contacter luc.grenier@na.mitsubishi-motors.com



OUTLANDER PHEV

SUPER CONTRÔLE INTÉGRAL

LE CONTRÔLE SUR TOUTE ROUTE, PAR TOUT CLIMAT.

Visitez mitsubishi-motors.ca/fr/acheter/parcs

Ou contacter luc.grenier@na.mitsubishi-motors.com



EN PRIME :

ABS

Coussins gonflables

Systèmes avancés d'aide
à la conduite

- Avertisseur de sortie de voie
- Atténuation de collision avant
- Surveillance des angles morts
- Alerte de circulation transversale arrière
- Régulateur de vitesse adaptatif
- Surveillance de l'état du conducteur



- 6** À la une | Essai routier | Chevrolet Equinox EV
Une solution sur mesure pour les flottes
- 10** Le coin de Kate [Par Kate Vigneau](#)
Évaluer le coût des tarifs douaniers
- 12** Sélecteur de flotte | Hybrides et VEHR
Options VUS compacts et multisegments
- 14** Dossier spécial | Véhicules électriques et hybrides
Quand le domicile se transforme en station-service
- 16** Perspectives de parc automobile [Par Chris Hill](#)
Plans de guerre
- 17** Nomination | Claude Lemire
À l'écoute des besoins des gestionnaires de parc
- 18** Électrifier simplement | Polara [Par Guillaume Brossard](#)
Vers une consommation énergétique intelligente
- 19** Écho de l'association | NAFA Québec [Par Guillaume Poudrier](#)
Se serrer les coudes et optimiser nos parcs
- 20** Mises à jour de l'industrie | Entretien préventif
Économies importantes, meilleurs résultats

- 22** À la une | Sailun Tire Americas
Des pneus de qualité pour des temps difficiles
- 26** Dossier spécial | Équipement et aménagement
Au-delà des notions de base
- 28** Entretien
Respectez leurs capacités
- 30** Présentation de véhicule
Sur mesure et optimisé



- 32** À la une | Mack Trucks North America
Un nouveau look et bien plus pour le Mack Pioneer
- 36** Dossier spécial | Télématique
Repérez vos remorques
- 38** Entretien
Les services routiers d'urgence de Canvec
- 40** Focus pneu
Arrêt. Départ. Virage. Tournant. Répétez.
- 42** Profil de parc de véhicules
Le dilemme du carburant mixte



Gardez le cap

Naviguer dans la tempête des tarifs sans se noyer dans l'anxiété.

TEXTE JACK KAZMIERSKI

J'ai récemment eu une conversation enrichissante avec un monsieur de 96 ans, toujours vif d'esprit. Impressionné, j'ai dit : « Vous devez avoir de bons gènes. » Il a répondu : « Pas vraiment. Mes parents sont tous deux décédés dans la soixantaine. » Naturellement, j'ai poursuivi : « Alors, quel est votre secret ? » Il a répondu : « Je dors bien. » Intrigué, j'ai demandé plus de détails, et c'est là qu'il a partagé un conseil que nous devrions tous prendre à cœur pour préserver notre santé mentale en ces temps difficiles.

Son conseil était simple, mais puissant. « À la fin de chaque journée, » a-t-il expliqué, « je fais la paix avec les défis de ma vie. Si c'est quelque chose que je peux contrôler, alors je planifie d'y travailler le lendemain. Mais si c'est quelque chose que je ne peux pas contrôler, je l'accepte comme tel et je ne m'en inquiète pas. »

Conseils de nos chroniqueurs

Certes, c'est plus facile à dire qu'à faire, mais c'est similaire aux conseils que certains de nos chroniqueurs chevronnés partagent avec vous dans ce numéro de la revue *Flottes&Mobilité*.

Avec des décennies d'expertise dans la gestion de parcs automobiles, Chris Hill et Kate Vigneau ont évolué au sein de différentes organisations et surmonté d'importants défis dans leur domaine. Je vous encourage à lire leurs conseils et à voir comment ils peuvent s'appliquer à votre organisation. Ces deux experts chevronnés du domaine automobile proposent des conseils concrets pour vous aider à naviguer dans les incertitudes qui affectent notre industrie, en pleine guerre tarifaire mondiale.

Bons conseils

De nombreuses personnes prospères offrent le même type de conseils que j'ai reçus du sage monsieur de 96 ans mentionné au début : concentrez-vous sur ce que vous pouvez contrôler. Autrement dit, nous avons deux options : soit nous nous tracassons pour tout, même pour ce qui échappe à notre contrôle, au risque de compromettre notre bien-être mental ; soit nous identifions les leviers sur lesquels nous pouvons agir et y consacrons notre énergie.

Cette dernière approche semble être la formule à adopter en ces temps difficiles, surtout si nous tenons à profiter d'un sommeil de qualité et d'une longue vie. ☺

OUTLANDER PHEV

SUPER CONTRÔLE INTÉGRAL

LE CONTRÔLE SUR TOUTE ROUTE, PAR TOUT CLIMAT.

EN PRIME :

ABS

Coussins gonflables

Systèmes avancés d'aide à la conduite

- Avertisseur de sortie de voie
- Atténuation de collision avant
- Surveillance des angles morts
- Alerte de circulation transversale arrière
- Régulateur de vitesse adaptatif
- Surveillance de l'état du conducteur

Visitez mitsubishi-motors.ca/fr/acheter/parcs
Ou contacter luc.grenier@na.mitsubishi-motors.com



Flottes&Mobilité

514 289-0888 | administration@autosphere.ca | abonnement@fleetmobility.ca | ventes@autosphere.ca

DIRECTION Président René Lewandowski

RÉDACTION

Rédacteur en chef Jack Kazmierski

Collaborateurs Michel Beaunoyer, Claude Boucher, Huw Evans, Isabelle Havasy & Jil McIntosh

Chroniqueurs Guillaume Brossard, Chris Hill, Guillaume Poudrier & Kate Vigneau

PUBLICITÉ

Directrice nationale des ventes Stéphanie Massé

Gestionnaires de comptes clés Luc Champagne et Lisa Marchese

Coordonnatrice des ventes Gloria Lam

OPÉRATIONS

Responsable de la production Magazines Laurène Jardin

Designers graphiques Erik Borrelli et Anne-Marie Arel

ADMINISTRATION Responsable de la comptabilité Esther Twells

Flottes&Mobilité est publié six fois par année par *Autosphere Media Inc.* Le matériel contenu dans *Flottes&Mobilité* peut être reproduit, à condition que l'éditrice soit avisée et que la source soit dûment mentionnée. L'éditrice se réserve le droit de refuser toute publicité et décline toute responsabilité quant aux affirmations ou déclarations faites par ses annonceurs ou chroniqueurs indépendants. Tous les faits, opinions et déclarations figurant dans cette publication sont ceux des auteurs et des rédacteurs eux-mêmes et ne doivent en aucun cas être interprétés comme des déclarations, des positions ou des approbations de *Autosphere Media Inc.*

Abonnement

1 an : 41,70 \$ 2 ans : 83,40 \$ 3 ans : 125,10 \$

Postes Canada

Convention de la Poste-publications n° 40014105
Retourner toute correspondance ne pouvant être livrée au Canada à *Autosphere Média / Service des abonnements*, 51, Jean-Talon est, Montréal H2R 1S6

Dépôt légal

Bibliothèque et Archives nationales du Québec
Bibliothèque et Archives Canada
Imprimé au Canada
ISSN 2818-9027 Imprimé | 2818-9035 En-ligne

Électrifiez votre productivité

Des entrepreneurs indépendants aux plus grands parcs commerciaux, les entreprises font depuis longtemps confiance à Ford pour leurs véhicules afin d'améliorer leur productivité. À mesure que leurs besoins ont évolué, notre offre a évolué elle aussi.

Ford Pro^{MC} dessert un large éventail de secteurs, comme la construction, les services publics et les interventions d'urgence, chacun ayant ses exigences et ses cycles d'utilisation spécifiques. Voilà pourquoi nous proposons différentes motorisations : essence, diesel, hybride et électrique.

Que vous choisissiez un véhicule électrique pour la première fois ou que vous agrandissiez votre parc de VÉ, nous sommes là pour vous aider. Notre gamme de solutions de recharge, de logiciels et d'infrastructure vous offre une gestion tout-en-un et évolutive, adaptée aux besoins de votre entreprise. Avec Ford Pro, la recharge de bout en bout est toujours à portée de main.

Maintenir un parc de VÉ pleinement chargé n'est qu'un début. Le logiciel Ford Pro simplifie la gestion de votre parc en surveillant quotidiennement des millions de données pour optimiser continuellement la disponibilité. Restez informé sur votre consommation d'énergie, suivez vos véhicules et faites le suivi de leur entretien en temps réel et plus encore, le tout en temps réel.

Quel que soit le groupe motopropulseur, les camions et les fourgonnettes Ford Pro sont de vrais durs de durs qui sont construits pour travailler.

Explorez nos véhicules, logiciels et solutions de recharge sur fordpro.ca



Équipements en option et modifications après-vente illustrés.



OUTLANDER PHEV

SUPER CONTRÔLE INTÉGRAL

LE CONTRÔLE SUR TOUTE ROUTE,
PAR TOUT CLIMAT.

EN PRIME :

ABS

Coussins gonflables

Systemes avancés d'aide
à la conduite

- Avertisseur de sortie de voie
- Atténuation de collision avant
- Surveillance des angles morts
- Alerte de circulation transversale arrière
- Régulateur de vitesse adaptatif
- Surveillance de l'état du conducteur

Visitez mitsubishi-motors.ca/fr/acheter/parcs
Ou contacter luc.grenier@na.mitsubishi-motors.com



**MITSUBISHI
MOTORS**



Essai routier

Le Chevrolet Equinox EV est une solution sur mesure pour les flottes

Dans un marché en pleine transition, le Chevrolet Equinox EV s'affiche comme une option à considérer par les gestionnaires de parcs automobiles.

TEXTE ISABELLE HAVASY

Avec son prix compétitif, son autonomie impressionnante et ses innovations technologiques, cet utilitaire compact, lancé au printemps 2024, coche toutes les cases pour les entreprises cherchant à moderniser leurs flottes et diminuer leurs coûts d'exploitation tout en réduisant leur empreinte carbone.

L'un des principaux atouts de l'Equinox EV réside dans son coût d'acquisition. À partir de 48 325 \$ pour la version 2 LT (qui fait office d'entrée de gamme), il s'impose comme le VUS électrique le plus abordable. Cette stratégie tarifaire en fait un véhicule accessible non seulement pour les compagnies déjà engagées dans l'électrification, mais aussi pour celles qui hésitent encore à franchir le pas.

« L'Equinox s'adresse à une clientèle qui n'aurait jamais envisagé un véhicule électrique (VE) en raison du prix », explique Holly Broome, directrice nationale du marketing chez Chevrolet. Signe de sa popularité, il devançait les Tesla Model Y et Model 3 au palmarès des ventes canadiennes en août 2024, un exploit pour un modèle débarqué dans les salles d'exposition quelques mois auparavant. Et l'arrivée prévue en cours d'année 2025 d'une mouture plus abordable, la 1 LT, promet d'élargir encore davantage l'accès à l'électromobilité. ➔

Avec son prix compétitif, son autonomie impressionnante et ses innovations technologiques, l'Equinox EV possède de nombreux atouts pour séduire les gestionnaires de parcs.

Une autonomie qui surclasse la concurrence

L'autonomie constitue un critère décisif pour les gestionnaires de parcs, et le récent modèle de Chevrolet excelle dans ce domaine. Alimenté par une batterie de 85 kWh, il peut parcourir jusqu'à 513 km sur une seule charge lorsqu'il est doté de roues avant motrices. Cette performance surpasse largement la moyenne du segment, où les véhicules concurrents peinent à dépasser les 400 km.

Les versions à rouage intégral affichent une autonomie légèrement inférieure, mais tout de même compétitive. Ce petit compromis s'accompagne toutefois d'un gain en puissance, alors que la cavalerie passe de 213 à 288 chevaux. Avec le module de recharge standard de 11,9 kW, elle atteint 494 km. Dans la variante 2RS, où la capacité du module peut grimper à 19,2 kW (en option), la distance électrique chute à 463 km.

La recharge rapide s'avère un autre atout majeur. Lorsque branché sur une borne à courant continu de 150 kW (et dans des conditions idéales), l'Equinox reçoit 112 km supplémentaires en seulement dix minutes, ce qui réduit les temps d'immobilisation. Certains apprécieront aussi la rapidité d'exécution sur une borne de niveau 2 où chaque heure connectée permet de se réapproprier 54 km.

Au-delà de son autonomie et de sa consommation frugale [roues motrices avant : 2,2 L_e/100 km (16,5 kWh) — rouage intégral : 2,3 L_e/100 km (18,5 kWh)], l'Equinox EV brille par son ingénierie avancée visant à maximiser son rendement énergétique. « L'équipe Chevrolet a fait un excellent travail en réfléchissant à l'écosystème et à toutes les possibilités d'aider les clients à adopter le mode de vie des VE », souligne Mme Broome. « Le changement peut être facile, il suffit d'avoir la bonne technologie pour le faire. »

Des technologies conçues pour l'efficacité énergétique

L'Equinox EV embarque un système avancé de récupération d'énergie basé sur la plateforme Ultium de GM. Il capte l'énergie dégagée par les moteurs, la batterie, le port de chargement ainsi que les passagers, et la reconvertit pour qu'elle soit employable par la pompe à chaleur. Cette technologie est épaulée par le mode de régénération sur demande, activable via une palette au volant, qui peut être utilisé conjointement avec la conduite à une pédale.

Pour les climats froids, Chevrolet propose aussi un dispositif de préconditionnement de la batterie. En exploitant l'énergie de la borne de recharge plutôt que celle du bloc électrique, le système préchauffe l'habitacle et protège les précieux kilo-



mètres en banque. Ces innovations facilitent la transition vers l'électrique, en éliminant les inquiétudes liées à l'autonomie ou à la performance en hiver.

L'Equinox s'adresse à un large public. Ses lignes aérodynamiques et sa signature lumineuse linéaire, à l'avant comme à l'arrière, lui confèrent une allure moderne sans être polarisante. Jouant la carte de la sportivité, la version RS se distingue, non pas par sa mécanique, mais principalement par son habillage qui adopte des accents noir lustré (calandre, jantes, ceinture de fenestration).



PHOTOS ISABELLE HAVASY



OUTLANDER PHEV

SUPER CONTRÔLE INTÉGRAL

LE CONTRÔLE SUR TOUTE ROUTE, PAR TOUT CLIMAT.

EN PRIME :

ABS

Coussins gonflables

Systemes avancés d'aide à la conduite

- Avertisseur de sortie de voie
- Atténuation de collision avant
- Surveillance des angles morts
- Alerte de circulation transversale arrière
- Régulateur de vitesse adaptatif
- Surveillance de l'état du conducteur

Visitez mitsubishi-motors.ca/fr/acheter/parcs
Ou contacter luc.grenier@na.mitsubishi-motors.com





Elle se chausse aussi de pneus toutes saisons de 21 pouces (comparativement aux 19 pouces de la LT), et profite de quelques équipements supplémentaires tels que le hayon électrique, la vue de l'attelage, la recharge sans fil et l'éclairage d'ambiance multicolore.

La technologie s'imisce également à bord. Le poste de pilotage héberge un centralisateur informatique de 11 pouces, de même qu'une unité principale de 17,7 pouces regroupant navigation, divertissement et vision périphérique en haute définition.



Le système intègre Google mais Apple CarPlay brille par son absence. Pour bénéficier de la conduite semi-autonome Super Cruise, vous devrez cependant allonger quelques milliers de dollars. Réputé pour diminuer la fatigue sur les longs trajets, il comprend des fonctions comme le maintien de la distance et le changement de voie automatisé.

À l'intérieur, le véhicule se démarque par son confort et sa modularité. Le plancher plat, rendu possible par l'utilisation de la plateforme Ultium, donne lieu à un espace généreux aux places arrière et un volume de chargement impressionnant. Avec 748 litres disponibles (1 614 litres avec les sièges de seconde rangée rabattus), l'Equinox EV répond aux besoins des particuliers comme des entreprises. On note toutefois l'absence d'un coffre à l'avant, l'espace étant occupé par le moteur.

Sécurité accrue pour les conducteurs

Les responsables de flottes apprécieront le vaste éventail de systèmes d'aide à la conduite et de sécurité avancés de série, tels que le régulateur de vitesse adaptatif, le freinage automatique d'urgence et en marche arrière, l'aide au maintien dans la voie, l'alerte de détection des cyclistes et piétons et la reconnaissance des panneaux de signalisation. Ces technologies réduisent non seulement les risques d'accident, mais aussi les coûts associés aux réparations et à l'assurance.

De plus, l'intégration d'outils comme le service OnStar pour parcs, l'application myChevrolet et le programme Ultium Charge 360 assure la connectivité avec les véhicules, en facilitant leur utilisation au quotidien, tout en soutenant les gestionnaires dans l'optimisation de leur flotte.

Malgré son poids imposant, l'Equinox EV offre une conduite souple et sécurisante. Son couple de 238 lb-pi (333 lb-pi pour les versions 4RM, plutôt modeste pour un VE, ne vous décoiffera pas au décollage, mais suffit amplement pour l'exécution de manœuvres de dépassement et lors des reprises. La bonne insonorisation de l'habitacle améliore, quant à elle, le confort global. Certaines commandes, comme le levier de vitesse positionné sur la colonne de direction, nécessitent un temps d'adaptation, mais n'entachent aucunement l'expérience de conduite.

Plus qu'un simple véhicule électrique, l'Equinox EV incarne une vision stratégique pour les gestionnaires de parcs, offrant des économies substantielles en carburant et en entretien tout en réduisant les émissions de gaz à effet de serre. Son rapport qualité-prix, ses technologies avancées et son autonomie inégalée en font une option de choix pour les entreprises qui souhaitent s'engager sur la voie d'une mobilité plus verte et plus responsable. [O](#)

Évaluer le coût des tarifs douaniers

Voici différentes approches pour contrôler les coûts de votre parc automobile sans retarder les remplacements.

TEXTE KATHERINE VIGNEAU

Les gestionnaires de parcs automobiles viennent tout juste de se remettre de la pandémie où les budgets ont été épuisés pour financer les protocoles sanitaires renforcés. La pandémie s'est terminée, mais la chaîne d'approvisionnement du parc automobile (véhicules et pièces) ne s'est pas rétablie rapidement. En fait, les délais de commande pour de nombreux types de véhicules sont deux fois plus longs qu'avant la pandémie. Et à présent, voilà qu'émerge une nouvelle source d'incertitude et de possibles hausses de prix. Les tarifs douaniers imposés par le gouvernement des États-Unis auront des répercussions considérables et les organisations devront prendre des décisions difficiles concernant la conservation et le remplacement des véhicules de leur parc.

Remplacer ou réparer

Tous les bons gestionnaires de parc automobile savent qu'on économise de l'argent en remplaçant les véhicules à la fin de leur cycle de vie optimal. En période financière difficile, cependant, il est tentant de retarder leur remplacement. Cette approche permet d'éviter les dépenses importantes liées au renouvellement des actifs, mais entraîne une hausse des frais d'entretien, de carburant et de temps d'arrêt. En fin de compte, cela coûte plus cher aux organisations.

Spécifications : J'ai récemment collaboré avec un gestionnaire de parc de véhicules qui se vantait que le constructeur choisi avait évalué leurs exigences pour une ambulance à 13 sur 10 en matière de complexité. Dans un cas différent, un service des incendies s'est retrouvé sous la loupe pour avoir pris un cahier des charges standard et fait grimper les coûts de plus de 40 % en ajoutant des caractéristiques personnalisées.

Bien que ce soit une procédure élaborée, la création d'un comité chargé d'établir les spécifications, la réalisation d'enquêtes sur les besoins réels auprès des utilisateurs finaux et l'adoption de caractéristiques normalisées (y compris par le biais d'achats groupés) dans la mesure du possible contribueront ensemble à limiter les coûts.


Dimensionnement approprié : L'analyse de l'utilisation du parc automobile et la prise de décisions en fonction des données recueillies permettront à une organisation d'économiser de l'argent. En effectuant des revues annuelles d'utilisation et en demandant aux utilisateurs de démontrer la nécessité de conserver des véhicules de secours ou des équipements sous-exploités, on favorisera l'émergence d'une culture axée sur la mobilité efficace et la réduction des dépenses. Il ne s'agit pas seulement d'avoir un nombre approprié de véhicules dans le parc automobile, mais de s'assurer que chaque actif soit parfaitement adapté à l'usage auquel il est destiné.

Les gestionnaires devraient établir des procédures d'analyse annuelle destinées à identifier les véhicules qui nécessitent d'être déclassés, renouvelés ou réaffectés. Ils devraient également explorer les moyens de partager ou de mutualiser les ressources entre les différentes divisions. Pour finir, les véhicules à usage intensif devraient être régulièrement permutés avec ceux moins employés afin d'uniformiser leur taux d'utilisation.

Productivité des mécaniciens : La moyenne de l'industrie dans les parcs automobiles gouvernementaux est que les mécaniciens sont productifs à 70 %. Cela signifie qu'une fois les pauses, les vacances, les congés de maladie et la formation pris en compte, un mécanicien passe 70 % de son temps dans l'atelier.

Si une organisation améliorerait la productivité de cinq à dix pour cent, des économies en résulteraient. Les révisions de processus dévoilent souvent des lacunes opérationnelles.

Un examen approfondi permettra d'identifier les tâches qui détournent les techniciens de leur poste de travail et de proposer des méthodes plus efficaces pour augmenter leur rendement. Les mécaniciens pourront ainsi réaliser davantage d'interventions et diminuer les périodes d'immobilisation des véhicules ou les travaux devant être confiés à des sous-traitants (souvent plus coûteux).

Il est inévitable que les gestionnaires de parc automobile se verront demander de retarder le remplacement des véhicules en contexte économique difficile. Ces gestionnaires doivent s'assurer que les décideurs comprennent pleinement qu'il s'agit d'une stratégie à court terme avec des implications de coûts à long terme, et qu'il existe des alternatives plus avantageuses pour optimiser le rendement opérationnel. 



Kate Vigneau est directrice (parc automobile et Canada) pour Matrix Consulting Group, qui fournit des services de conseil en matière de parc automobile et d'autres services gouvernementaux à des organisations internationales.



OUTLANDER PHEV

SUPER CONTRÔLE INTÉGRAL

LE CONTRÔLE SUR TOUTE ROUTE, PAR TOUT CLIMAT.

EN PRIME :

ABS

Coussins gonflables

Systemes avancés d'aide à la conduite

- Avertisseur de sortie de voie
- Atténuation de collision avant
- Surveillance des angles morts
- Alerte de circulation transversale arrière
- Régulateur de vitesse adaptatif
- Surveillance de l'état du conducteur

Visitez mitsubishi-motors.ca/fr/acheter/parcs
Ou contactez luc.grenier@na.mitsubishi-motors.com



Laissez le TUCSON ajouter du WAH à votre parc automobile.

Disponible en trois versions :
hybride, hybride rechargeable et à essence.



Modèle montré : TUCSON N Line hybride 2025 à traction intégrale

Une bonne recette traverse le temps et nous croyons qu'il en va de même avec un véhicule Hyundai. C'est avec fierté que nous pouvons dire que plus de 9 TUCSON sur 10 vendus au cours des 10 dernières années sont toujours sur la route aujourd'hui[^]. Notre secret? Des ingrédients de qualité, évidemment. Chaque TUCSON est équipé des meilleures caractéristiques de sécurité et de technologie de sa catégorie*. Parce que pour créer une bonne recette, il ne faut jamais lésiner sur la qualité—et c'est ce qu'on fait nous aussi.

ON FABRIQUE DU WAH 와!
hyundaicanada.com



Les noms, logos, noms de produits, noms des caractéristiques, images et slogans Hyundai sont des marques de commerce appartenant à (ou utilisées sous licence par) Hyundai Auto Canada Corp. Toutes les autres marques et tous les noms de commerce sont la propriété de leurs détenteurs respectifs. [^]En fonction des données de S&P Global Mobility résultant de la comparaison entre le nombre total de véhicules d'années modèle 2014 à 2024 en circulation en date du 31 décembre 2024 et le nombre total de nouvelles immatriculations de ces véhicules. *Distinctions attribuées par J.D. Power selon les prévisions de valeur résiduelle d'ALG pour les années modèle 2021 à 2025. Pour en savoir plus sur les prix J.D. Power 2025, visitez jdpower.com/awards.


Hybrides et VEHR

Options VUS compacts et multisegments

Ces modèles compacts et économes en carburant pourraient être parfaits pour votre parc automobile.

TEXTE JIL MCINTOSH

La popularité des hybrides est bien méritée : leur système bi-énergie essence-électricité améliore l'économie de carburant tout en offrant une conduite fluide. En combinant cette technologie avec un VUS compact, on obtient un véhicule utilitaire léger parfaitement adapté à une grande variété de parcs automobiles. Notre liste comprend des hybrides et des hybrides rechargeables (VEHR). Ces derniers peuvent être branchés et rechargés pour offrir une autonomie de conduite complètement électrique. Une fois cette autonomie épuisée, ils reviennent automatiquement en mode combinant essence et électricité.

Malgré un coût d'acquisition généralement plus élevé, les hybrides peuvent rentabiliser cet écart par leurs économies de carburant. Dans notre liste, la puissance correspond au rendement combiné des moteurs à essence et électrique, tandis que la capacité de chargement est exprimée en configuration standard et maximale. 



Hyundai Tucson hybride/VEHR

Le Tucson subit une mise à jour majeure pour 2025. Son groupe motopropulseur demeure identique, mais il arbore un design extérieur et intérieur renouvelé, et bénéficie d'améliorations telles qu'un écran tactile central de 12,3 pouces et un nouveau levier de vitesses. Malgré l'évolution technologique globale du véhicule, les commandes de climatisation reviennent à des boutons rotatifs, réduisant ainsi les distractions. La motorisation hybride se trouve exclusivement sur les versions N Line et Ultimate, tandis que le VEHR n'est proposé que sur l'Ultimate, toujours avec transmission intégrale de série.

LES SPÉCIFICATIONS :

- **Moteur 4 cylindres turbocompressé de 1,6 litre** : 231 ch/258 lb-pi de couple (hybride); 268 ch/258 lb-pi de couple (VEHR)
- **Économie de carburant, L/100 km** : 6,3 en ville, 6,6 sur l'autoroute, 6,4 combiné (hybride); 6,7 en ville, 6,8 sur l'autoroute, 6,7 combiné (VEHR)
- **Autonomie en mode batterie du VEHR** : 51 km
- **Capacité de chargement** : 1 097 – 2 108 litres (hybride); 902 – 1 876 litres (VEHR)
- **Capacité de remorquage** : 2 000 lb



Ford Escape hybride/VEHR

Sur le Ford Escape, l'option hybride est proposée pour toutes les versions sauf l'entrée de gamme, le VEHR étant commercialisé comme modèle spécifique. Il n'y a pas de changements majeurs pour 2025, à part quelques nouvelles caractéristiques, notamment l'intégration d'un pneu de secours compact en remplacement d'une trousse d'étanchéité. L'Escape hybride est disponible en traction avant ou intégrale, tandis que le VEHR se limite à la traction avant.

LES SPÉCIFICATIONS :

- **Moteur 4 cylindres en ligne de 2,5 litres** : 163 ch/155 lb-pi de couple (hybride); 210 ch/155 lb-pi de couple (VEHR)
- **Économie de carburant, L/100 km** : 5,6 en ville, 6,5 sur l'autoroute, 6,0 combiné (hybride); 5,6 en ville, 6,3 sur l'autoroute, 5,9 combiné (VEHR)
- **Autonomie en mode batterie du VEHR** : 60 km
- **Capacité de chargement** : 1 062 – 1 862 litres
- **Capacité de remorquage** : 1 500 lb



Kia Sportage hybride/VEHR

Le Kia Sportage — cousin mécanique du Hyundai Tucson, à l'exception de légères différences dans la puissance du moteur — a été redessiné en 2023 et reste donc inchangé pour 2025. Comme le Tucson, le Sportage propose d'abord une version classique à essence; puis propose ses variantes hybride et VEHR en deux finitions distinctes. Tous sont équipés de série de la traction intégrale.

LES SPÉCIFICATIONS :

- **Moteur 4 cylindres turbocompressé de 1,6 litre** : 227 ch/258 lb-pi de couple (hybride); 261 ch/258 lb-pi de couple (VEHR)
- **Économie de carburant, L/100 km** : 6,1 en ville, 6,3 sur l'autoroute, 6,2 combiné (hybride); 6,6 en ville, 6,7 sur l'autoroute, 6,7 combiné (VEHR)
- **Autonomie en mode batterie du VEHR** : 55 km
- **Capacité de chargement** : 977 – 1 855 litres
- **Capacité de remorquage** : 2 000 lb

OUTLANDER PHEV

SUPER CONTRÔLE INTÉGRAL

LE CONTRÔLE SUR TOUTE ROUTE, PAR TOUT CLIMAT.

EN PRIME :

ABS

Coussins gonflables

Systèmes avancés d'aide à la conduite

- Avertisseur de sortie de voie
- Atténuation de collision avant
- Surveillance des angles morts
- Alerte de circulation transversale arrière
- Régulateur de vitesse adaptatif
- Surveillance de l'état du conducteur

Visitez mitsubishi-motors.ca/fr/acheter/parcs
Ou contacter luc.grenier@na.mitsubishi-motors.com





Mazda CX-50 hybride

Bien que le CX-50 à essence existe depuis un certain temps, la version hybride est une toute nouvelle addition pour 2025. Il est construit dans la même installation conjointe Toyota-Mazda en Alabama que le Corolla Cross hybride, et la motorisation hybride du CX-50 provient de Toyota. Il est proposé en trois niveaux de finition et la traction intégrale est de série sur toutes les versions.

LES SPÉCIFICATIONS :

- **Moteur 4 cylindres de 2,5 litres** : 219 ch/163 lb-pi de couple
- **Économie de carburant, L/100 km** : 6,1 en ville, 6,4 sur l'auto-route, 6,2 combiné
- **Capacité de chargement** : 826 – 1 595 litres
- **Capacité de remorquage** : 1 500 lb



Subaru Forester e-Boxer hybride

Nouveauté 2025, le Forester e-Boxer hybride couronne une gamme Forester autrement composée uniquement de versions à essence. Cette toute nouvelle technologie hybride, développée par Subaru avec des composants Toyota, s'associe au rouage intégral emblématique de la marque. Cette même motorisation devrait apparaître sur le futur Crosstrek entièrement renouvelé.

LES SPÉCIFICATIONS :

- **Moteur 4 cylindres à plat de 2,5 litres** : 194 ch/199 lb-pi de couple
- **Économie de carburant, L/100 km** : 6,8 en ville, 7,0 sur l'auto-route, 6,9 combiné
- **Capacité de chargement** : 779 – 1 957 litres
- **Capacité de remorquage** : 1 500 lb



Mitsubishi Outlander VEHR

L'Outlander fait figure d'exception sur le marché grand public en proposant uniquement une motorisation conventionnelle ou VEHR, sans version hybride standard. Pour 2025, la gamme accueille un nouveau niveau de finition intermédiaire SE. Toutes les versions sont à traction intégrale. Outre la propulsion électrique pure utilisant l'énergie de la batterie, l'Outlander offre un mode hybride parallèle, où le moteur thermique propulse les roues avant avec un appoint électrique, ainsi qu'un mode hybride série, où le moteur agit comme un générateur pour fournir de l'électricité aux moteurs électriques. Caractéristique exceptionnelle dans sa catégorie, ce VEHR est compatible avec la charge rapide.

LES SPÉCIFICATIONS :

- **Moteur 4 cylindres de 2,4 litres** : 248 ch/332 lb-pi de couple
- **Économie de carburant, L/100 km** : 9,2 en ville, 8,7 sur l'auto-route, 9,0 combiné
- **Autonomie en mode batterie du VEHR** : 61 km
- **Capacité de chargement** : 362 – 1 832 litres
- **Capacité de remorquage** : 1 500 lb



Toyota RAV4/VEHR

Le RAV4 est le véhicule le plus vendu de Toyota au Canada. Il reste pratiquement inchangé pour 2025, sauf que le modèle rechargeable s'appelait auparavant RAV4 Prime et s'appelle maintenant RAV4 VEHR. Le RAV4 hybride est proposé en cinq niveaux de finition, tandis que le Prime est disponible en deux versions. Les deux versions sont équipées de série de la traction intégrale.

LES SPÉCIFICATIONS :

- **Moteur 4 cylindres de 2,5 litres** : 219 ch/163 lb-pi de couple (hybride); 300 ch/165 lb-pi de couple (VEHR)
- **Économie de carburant, L/100 km** : 5,8 en ville, 6,3 sur l'auto-route, 6,0 combiné (hybride); 5,7 en ville, 6,4 sur l'auto-route, 6,0 combiné (VEHR)
- **Autonomie en mode batterie du VEHR** : 68 km
- **Capacité de chargement** : 1 059 – 1 977 litres (hybride); 949 – 1 977 litres (VEHR)
- **Capacité de remorquage** : 1 750 lb (hybride); 2 500 lb (VEHR)



Toyota Corolla Cross hybride

Le Corolla Cross a été initialement introduit pour remplacer le VUS sous-compact C-HR, puis a ajouté une version hybride en 2023. Il reste inchangé pour 2025. Il est proposé en deux niveaux de finition et avec traction intégrale de série. Il est construit sur la même architecture que la berline Corolla, et dans l'usine commune Toyota-Mazda qui fabrique également le Mazda CX-50 hybride.

LES SPÉCIFICATIONS :

- **Moteur 4 cylindres de 2,0 litres** : 196 ch/139 lb-pi de couple
- **Économie de carburant, L/100 km** : 5,2 en ville, 6,2 sur l'auto-route, 5,6 combiné
- **Capacité de chargement** : 609 – 1 750 litres
- **Capacité de remorquage** : 1 500 lb



Volvo XC60 VEHR

Le XC60 de Volvo existe également en version hybride légère, qui utilise un moteur électrique pour assister le moteur à essence, sans permettre de rouler en mode entièrement électrique; mais ici, nous examinons son homologue rechargeable. Ce modèle, le plus sportif et le plus puissant de notre sélection, offre de série la transmission intégrale ainsi qu'un environnement intérieur luxueux pour chacune de ses quatre finitions.

LES SPÉCIFICATIONS :

- **Moteur 4 cylindres turbocompressé de 2,0 litres** : 455 ch/523 lb-pi de couple
- **Économie de carburant, L/100 km** : 8,5 en ville, 8,5 sur l'auto-route, 8,5 combiné
- **Autonomie en mode batterie du VEHR** : 58 km
- **Capacité de chargement** : 468 – 1 395 litres
- **Capacité de remorquage** : 3 483 lb



Quand le domicile se transforme en station-service

L'électrification des flottes continue sa progression.

TEXTE ISABELLE HAVASY

Cependant, elle soulève de nombreuses questions tant sur le plan technique que monétaire lorsque vient le temps de s'assurer que les employés peuvent recharger leur véhicule de travail à domicile. Les enjeux liés à la recharge ne sont pas qu'électriques. Ils sont aussi organisationnels. Quel type de borne choisir? Doit-elle être dotée d'un protocole ouvert ou fermé? Qui procède à l'installation? Comment calculer et rembourser l'énergie utilisée? Faut-il qu'elle génère des revenus?

Ces questions, BEQ Technology les entend tous les jours. Ce fournisseur spécialisé dans les bornes de recharge accompagne les entreprises depuis 2018. Son approche est simple: une offre clé en main, de l'analyse des besoins au service après-vente, en passant par la sélection, l'installation et l'entretien du produit ainsi que des logiciels de gestion.

Mais si la compagnie vend la tranquillité d'esprit, cette dernière a un prix. Et ce prix varie selon la croissance anticipée, les exigences, de même que la complexité de l'infrastructure et les limites énergétiques du bâtiment qui accueillera la future

source d'électrons. « Il faut penser aux contrôleurs de charge, aux pics de consommation. Sinon, la facture risque de grimper rapidement », souligne Éliot Mathieu-Proteau, responsable des affaires juridiques et des partenariats stratégiques. Les bornes connectées permettent de réguler ces charges, de bloquer ou de réduire l'accès à certains moments, et même de prioriser des usagers afin d'éviter les appels de puissance coûteux.

Toutefois, avant d'établir son pronostic, l'équipe de BEQ Technology pose de nombreuses questions à son client pour bien connaître ses besoins actuels et futurs, explique Yannick Lemelin, coordonnateur du service à la clientèle. « On s'assure qu'il comprend bien chaque partie parce que parfois, on ne peut pas toujours revenir en arrière sans devoir débours des sommes astronomiques. »

Le rôle de BEQ Technology consiste justement à simplifier ce processus. « Chaque lieu est différent. On regarde l'entrée électrique et l'emplacement du stationnement afin de proposer une solution adaptée », indique M. Mathieu-Proteau. La gamme de produits compte des modèles intelligents, com-

OUTLANDER PHEV

SUPER CONTRÔLE INTÉGRAL

LE CONTRÔLE SUR TOUTE ROUTE, PAR TOUT CLIMAT.

EN PRIME :

ABS

Coussins gonflables

Systemes avancés d'aide à la conduite

- Avertisseur de sortie de voie
- Atténuation de collision avant
- Surveillance des angles morts
- Alerte de circulation transversale arrière
- Régulateur de vitesse adaptatif
- Surveillance de l'état du conducteur

Visitez mitsubishi-motors.ca/fr/acheter/parcs
Ou contactez luc.grenier@na.mitsubishi-motors.com



patibles avec des logiciels de gestion avancés, capables de contrôler l'accès, de mesurer la consommation et même de limiter la puissance de recharge lors des périodes de pointe.

Penser à long terme

Mais le secret d'une mise en place réussie réside dans la planification. BEQ Technology recommande aux entreprises de penser à long terme. Combien de véhicules seront ajoutés dans les prochaines années? L'infrastructure pourra-t-elle suivre? Faut-il préparer le terrain pour dix bornes, même si les besoins actuels n'en requièrent que deux? «Une borne mal choisie aujourd'hui peut coûter cher demain si on doit tout recommencer», prévient M. Mathieu-Proteau.

Du côté d'Énergir, la recharge à domicile n'est pas un service à vendre, mais une nécessité à gérer. L'entreprise a lancé un vaste chantier d'électrification de sa flotte, avec l'objectif de convertir 100 % de son parc de véhicules légers d'ici 2030. Le projet, démarré en 2023, compte jusqu'à présent près de 150 véhicules légers, sur un objectif total de 600.

La majorité d'entre eux sont des Ford E-Transit. Et dans le modèle d'affaires d'Énergir, ces véhicules prennent le chemin de la maison avec leur conducteur après chaque quart de travail. Une flotte électrifiée bien gérée peut générer de grandes économies. Mais dès que la recharge sort du cadre professionnel, sa gestion devient plus complexe.

Les premiers candidats à profiter d'une fourgonnette électrique lettrée ont d'abord été ciblés à partir de leur profil d'utilisation quotidien, souligne Julien Dolléans, directeur des projets pour les parcs de véhicules et les immeubles. « Ensuite, on vérifiait si l'installation d'une borne à domicile à un coût raisonnable était possible. Pour être admissibles, les postulants devaient également être propriétaires et avoir un stationnement privé », ajoute celui qui pilote le programme.

Chaque aménagement potentiel est précédé d'un appel, suivi d'une visite technique des lieux pour éviter toute mauvaise surprise. « On avait plus de demandes que de véhicules », note M. Dolléans. « On pouvait donc se permettre de passer au prochain technicien ou technicienne si jamais il y avait des enjeux du point de vue de l'infrastructure ou de l'installation. »

Une nouvelle technologie de bornes

Pour la première phase de son plan d'électrification, Énergir a eu recours à des bornes de niveau 2 non connectées de 40 ampères. Aujourd'hui, l'entreprise s'apprête à déployer un nouveau standard avec des modèles de 48 ampères, fabriqués au Québec, qui offrent toujours un excellent rapport qualité-prix. « Ces bornes sont connectées, mais on ne se sert pas de cette fonctionnalité pour extraire les données de consommation. L'utilisateur peut toutefois choisir de profiter de l'application s'il le désire. »

Énergir se démarque par son procédé de remboursement d'électricité. Ici, point de relevé manuel ou de calcul compliqué, tout passe par la télémétrie.


« Tous nos véhicules sont munis de télémétrie. Elle mesure l'ensemble de la consommation énergétique qui entre dans le véhicule et transfère les données vers notre système d'exploitation maison qui gère le tout de façon confidentielle. »

Grâce au géorepérage, chaque recharge réalisée dans le périmètre virtuel autour de l'adresse d'un employé est automatiquement détectée. Le remboursement

s'effectue directement sur la paie, sur une base hebdomadaire, selon les tarifs établis par Hydro-Québec. La méthode inclut même un facteur additionnel pour compenser la faible quantité d'énergie perdue dans la borne et le câblage.

Chez Énergir comme chez BEQ Technology, une chose est claire : la technologie évolue rapidement, et les pratiques doivent suivre. « Est-ce que la borne de niveau 2 à la maison sera encore la solution dans cinq ans? On ne sait pas », admet M. Dolléans.

Il évoque l'arrivée de batteries plus grosses, de nouvelles chimies, et de bornes ultras rapides capables de remettre à flot un véhicule en quelques minutes. Les deux organisations surveillent attentivement les avancées, tout en demeurant ancrées dans les réalités actuelles du terrain.

Pour l'instant, la recharge à domicile s'impose comme une pièce incontournable dans le casse-tête de l'électrification. Elle exige des choix éclairés, une gestion précise et, surtout, une bonne dose d'anticipation. Peu importe qu'il s'agisse d'un fournisseur de services ou d'une entreprise d'État, tous s'entendent sur une chose : sans plan solide, les meilleures intentions restent... hors circuit. 



« Est-ce que la borne de niveau 2 à la maison sera encore la solution dans cinq ans? On ne sait pas. »

JULIEN DOLLÉANS

DIRECTEUR DES PROJETS POUR LES PARCS DE VÉHICULES ET LES IMMEUBLES, ÉNERGIR

Plans de guerre

Comment préparer votre parc automobile à la guerre mondiale des tarifs douaniers.

TEXTE CHRIS HILL


L'année 2025 est jusqu'à présent l'année la plus imprévisible et inhabituelle que nous ayons connue depuis très longtemps. C'est maintenant le moment idéal pour positionner votre parc automobile comme un puissant facilitateur au sein de votre organisation. Peu importe si votre parc de véhicules relève du secteur privé ou public, il ne peut se permettre d'être un obstacle dans cette période d'incertitude. Je vous conseille d'élaborer vos plans en vous éloignant des activités classiques de gestion de parc automobile (choix des véhicules, carburant, maintenance, registres, prévention des sinistres, etc.), pour les aligner davantage sur la structure organisationnelle de votre entreprise. Ces éléments s'articulent habituellement autour des cinq fonctions principales de gestion.

- 1. Finances.** Votre équipe de gestion de parc automobile doit collaborer avec l'équipe des finances pour s'assurer que les cycles d'acquisition et de remplacement restent viables en tenant compte des taux d'intérêt présents et de la disponibilité des fonds. Les dépenses d'investissement seront provisoirement suspendues. L'option de location versus propriété devrait être réexaminée pour garantir l'utilisation de la meilleure option. Les calendriers de remplacement des véhicules doivent être reconsidérés à la lumière de l'incertitude des prix des véhicules neufs et de la possibilité de perturbation de la fabrication automobile. Les façons de faire conventionnelles seront bouleversées, et l'industrie automobile sera aux premières loges pour témoigner de ces changements.
- 2. Technologies de l'information.** Il est peut-être temps d'examiner comment vous recueillez et traitez les données et mesurez la performance de votre parc automobile, et si cela est fait en utilisant des ressources internes ou un fournisseur externe. L'information doit être pertinente et soutenir une bonne prise de décision. Connaître le coût total du parc automobile est important pour la haute direction.
- 3. Opérations.** Cette situation peut toucher plusieurs intervenants qui ne font pas partie de l'équipe de gestion du parc automobile, particulièrement dans les cas où les véhicules sont répartis à travers diverses provinces ou municipalités. Réfléchissez à la façon dont vous pourriez fonctionner si ces personnes dans d'autres emplacements n'étaient plus là subi-



tement. J'ai personnellement vécu cette situation lorsque j'occupais le poste de gestionnaire de parc de véhicules au sein d'une multinationale possédant des établissements partout au pays. La direction a jugé que le personnel administratif des succursales n'était plus indispensable, entraînant le congédiement de la majorité d'entre eux. Du jour au lendemain, je me suis retrouvé sans mes coordonnateurs régionaux et j'ai dû trouver une solution. Heureusement, notre fournisseur de cartes d'essence nous a apporté un soutien précieux.

- 4. Ressources humaines.** Les organisations doivent réfléchir sérieusement à leurs effectifs en ces temps imprévisibles (voir le point ci-dessus). Si vous disposez d'installations d'entretien internes, celles-ci pourraient être la cible de tentatives d'externalisation. La rétention des employés reste importante. Les gestionnaires de parc automobile doivent traiter leurs employés comme leur priorité absolue.
- 5. Marketing et communication.** Cette année, j'ai pris part aux campagnes électorales provinciales en Ontario ainsi qu'aux élections fédérales. Deux sentiments dominaient clairement : l'anxiété et l'irritation. Jamais auparavant je n'avais observé ces émotions avec une telle intensité lors de mes visites résidentielles. À tous les échelons, il est essentiel d'offrir empathie et apaisement ; votre soutien en ce sens permettra aux individus d'accomplir leurs tâches professionnelles plus efficacement et avec une charge émotionnelle réduite. Privilégiez une communication positive et sincère. Abordez les difficultés avec transparence, particulièrement lorsque vos collaborateurs manifestent des signes d'inquiétude et de distraction.

J'ai souvent entendu des gestionnaires de parc automobile dire : « L'équipe de gestion du parc n'est pas votre mère », lorsqu'ils décrivent leurs relations avec leurs utilisateurs. Non, elle n'est pas votre mère, mais elle devrait être leur amie de confiance, leur ressource et leur facilitatrice. 



Chris Hill est conseiller en gestion de parc automobile chez C. Hill Management Inc.



OUTLANDER PHEV

SUPER CONTRÔLE INTÉGRAL

LE CONTRÔLE SUR TOUTE ROUTE, PAR TOUT CLIMAT.

EN PRIME :

ABS

Coussins gonflables

Systemes avancés d'aide à la conduite

- Avertisseur de sortie de voie
- Atténuation de collision avant
- Surveillance des angles morts
- Alerte de circulation transversale arrière
- Régulateur de vitesse adaptatif
- Surveillance de l'état du conducteur

Visitez mitsubishi-motors.ca/fr/acheter/parcs
Ou contacter luc.grenier@na.mitsubishi-motors.com



Claude Lemire de Geothentic à l'écoute des besoins des gestionnaires de parc

Claude Lemire est dans le domaine des parcs depuis une quinzaine d'années et a accepté de diffuser ses connaissances au sein de l'équipe de Geothentic depuis janvier dernier où il occupe le poste de directeur des comptes majeurs.

TEXTE MICHEL BEAUNOYER

M. Lemire connaît l'industrie. En vérité, il connaît les acteurs de l'industrie. Dans ses occupations professionnelles antérieures, il a approfondi ses compétences en financement des équipements et surtout en gestion de flotte dans des conditions qu'on pourrait qualifier d'extrêmes. Laissons-le expliquer : « J'ai été expert dans le secteur du transport d'argent au Canada et aussi, par la suite, en application de mesures contre les enlèvements de personnes en Amérique centrale. » On comprend facilement à quel point cet expert saisit toute l'importance de savoir où se trouve un véhicule en tout temps...

Une relation basée sur la confiance

Ce qui a mené M. Lemire à joindre l'équipe de Geothentic est la relation de confiance établie avec Guillaume Poudrier, président et fondateur de l'entreprise, et la grande flexibilité des solutions qu'il peut proposer aux gestionnaires de parc pour optimiser leurs opérations.

« Nous avons plusieurs produits phares qui nous démarquent sur le marché », témoigne-t-il. « Concrètement, on parle de modules de coupe moteur programmables permettant d'importantes économies de carburant, d'alerte en cas de comportements à risque de la part des chauffeurs ou encore, plus globalement, d'outils de répartition des véhicules de service exactement où on en a besoin, lors d'opérations de déneigement, par exemple. » L'introduction de M. Lemire dans l'équipe de Geothentic vient ajouter à la force des liens qui unissent l'entreprise aux gestionnaires de parc québécois. L'approche du nouveau directeur attire déjà beaucoup d'intérêt.



« Ce que nous privilégions, c'est de nous asseoir avec les gestionnaires de parc et leur demander, tout simplement, comment nous pouvons les aider à atteindre leurs objectifs. »

CLAUDE LEMIRE
DIRECTEUR DES COMPTES MAJEURS, GEOTHENTIC

Une écoute, plusieurs produits

« Nous ne faisons pas souvent de présentations de nos produits », explique-t-il. « Ce que nous privilégions, c'est de nous asseoir avec les gestionnaires de parc et leur demander, tout simplement, comment nous pouvons les aider à atteindre leurs objectifs. Nous avons les plateformes et modules pour les accompagner à chaque étape, qu'il s'agisse d'optimiser le nombre et la nature des véhicules de leur flotte, de réduire les temps d'arrêt par la mise en place d'un programme d'entretien préventif ou encore d'implanter une culture de sécurité au sein du bassin des chauffeurs en inspirant les meilleures pratiques. » Et l'agilité de Geothentic permet souvent de tailler sur mesure des solutions selon des besoins plus spécifiques des clients.

En discutant avec M. Lemire, on constate son réel engagement dans le succès des gestionnaires de parc québécois. « Ces derniers ont besoin de ressources pour gérer et optimiser leurs opérations. C'est mon plaisir de les guider et aussi, de les mettre en contact avec d'autres acteurs de l'écosystème des parcs québécois pour que tout le secteur puisse progresser, ensemble. »

Électrification des transports commerciaux :

Vers une consommation énergétique intelligente

Les ambitions de décarbonation du transport commercial et l'accélération de l'électrification des parcs de véhicules exercent une pression accrue sur le réseau électrique public.

TEXTE GUILLAUME BROSSARD

Cette hausse des besoins énergétiques risque de se traduire par une augmentation des coûts d'approvisionnement et d'infrastructures et donc par des factures d'électricité plus salées. Pour cette raison, il est impératif de gérer l'énergie liée à la transition électrique de façon plus efficace et intelligente.

La meilleure façon de réduire la nécessité d'un nouvel approvisionnement en énergie est de déployer des mesures d'efficacité énergétique, car comme dirait l'un de mes mentors dans le secteur de l'énergie : « la meilleure énergie est celle que nous ne consommons pas. » Ensuite, c'est d'optimiser l'utilisation de l'énergie existante. C'est le rôle d'une plateforme intelligente de gestion de la recharge, comme celle de Cleo. En effet, en automatisant l'énergie livrée aux véhicules électriques par les bornes, la plateforme Cleo permet de diminuer la puissance nécessaire à la recharge d'un parc jusqu'à 70 %. Ainsi, des algorithmes avancés optimisent la recharge des véhicules et assurent des opérations fluides et fiables tout en réduisant la facture d'électricité. Les véhicules électriques sont donc prêts à temps pour prendre la route, comme à l'habitude, mais pour un coût énergétique moins élevé !

Gestion de la demande de puissance

Une autre façon de gérer l'énergie efficacement est de diminuer la puissance utilisée par les parcs de véhicules électriques lors de périodes critiques pour le réseau. Ces événements sont particulièrement fréquents lors des grands froids de l'hiver.

En avançant ou retardant les activités de recharge des véhicules commerciaux sans nuire aux opérations, une plateforme intelligente peut déplacer jusqu'à 85 % des kWh à l'extérieur des plages horaires où la consommation électrique sur le réseau est très élevée. Ce déplacement de la puissance lors des événements de pointe, réalisé à la demande du fournisseur d'énergie principalement le matin et en fin de journée, peut être bénéfique tant pour la résilience du réseau que pour le gestionnaire de parc.

C'est pourquoi, à l'hiver 2024-2025, Polara a mis sur pied un projet pilote avec Hydro-Québec pour la gestion de la puissance lors des événements de pointe. Au total, environ 15 sites ont participé à cette première édition hivernale, pour un dé-



Exemple de déplacement de la recharge hors des événements de pointe sur la plateforme intelligente Cleo.

placement de puissance estimé à plus de 3 MW lors d'une dizaine d'événements. En retour, les clients participants recevront un crédit sur leur facture d'électricité établi en fonction du déplacement de puissance effectué durant ces périodes de pointe et qui pourrait se chiffrer à plusieurs milliers de dollars.

Autres stratégies pour l'efficacité énergétique

D'autres initiatives, comme l'utilisation des batteries des véhicules comme minicentrales électriques ou l'installation des ressources énergétiques intégrées (DER) peuvent également aider à réduire la pression sur le réseau électrique public.

Pour favoriser l'efficacité énergétique au Canada, différentes stratégies peuvent donc être privilégiées. Par exemple, nous recommandons que soient mis en place des incitatifs financiers pour la souscription à un logiciel d'optimisation de la recharge et de la gestion de la puissance compatible avec le réseau local. Cela pourrait notamment prendre la forme d'une subvention pour les frais mensuels liés à l'utilisation d'un tel logiciel. [O](#)



Vice-président commercialisation chez Polara, M. Brossard cumule plus de 20 ans d'expérience dans la commercialisation, le développement de projets d'infrastructures majeurs dans les domaines énergétique, maritime et immobilier, ainsi qu'en droit commercial.

PHOTO POLARA

OUTLANDER PHEV

SUPER CONTRÔLE INTÉGRAL

LE CONTRÔLE SUR TOUTE ROUTE, PAR TOUT CLIMAT.

EN PRIME :

ABS

Coussins gonflables

Systemes avancés d'aide à la conduite

- Avertisseur de sortie de voie
- Atténuation de collision avant
- Surveillance des angles morts
- Alerte de circulation transversale arrière
- Régulateur de vitesse adaptatif
- Surveillance de l'état du conducteur

Visitez mitsubishi-motors.ca/fr/acheter/parcs
Ou contacter luc.grenier@na.mitsubishi-motors.com





Se serrer les coudes et optimiser nos parcs

Durant cette période d'incertitude politique et économique, nous ressentons, parmi les membres de notre chapitre de la NAFA, le besoin de nous serrer les coudes.

TEXTE GUILLAUME POUDRIER

Le moins que l'on puisse dire, c'est que ces menaces perpétuelles d'application de tarifs douaniers et les turbulences politiques qu'elles entraînent ne sont pas favorables au commerce. Dans ce contexte de chaos, alors que nous sommes ici même en plein processus électoral, les gestionnaires de parcs peinent à établir clairement une ligne de conduite.

Ce que j'entends, c'est qu'en période où les opérations vont bien, on se pose moins de questions lorsque vient le temps d'investir dans les véhicules et les équipements. Aujourd'hui, on le devine, l'heure est à la prudence.

Des opportunités

Cependant, même si un vent d'incertitude souffle sur notre économie, cela ne veut pas dire pour autant que certaines opportunités ne se présenteront pas. Par exemple, avec des inventaires qui débordent et en l'absence d'incitatifs financiers pour les commercialiser, de grands inventaires de véhicules électriques et hybrides sont maintenant disponibles, et ce, souvent à prix réduit. Et alors que les consommateurs hésitent, les constructeurs voudront aussi rendre plus attrayants leurs véhicules à essence, notamment en offrant des rabais ou des taux d'intérêt intéressants. Ouvrez l'œil !


L'occasion est idéale aussi pour prendre du recul et élarguer votre flotte. Peut-on en réduire l'importance ou doit-on revoir les stratégies de remplacement ? Les enjeux environnementaux se greffent aux impératifs financiers pour guider nos gestionnaires vers une cure minceur. J'encourage cette approche, car selon moi, plus une flotte sera optimisée et mieux l'entreprise qu'elle dessert sera bien positionnée pour s'adapter aux aléas de notre économie.

Un ralentissement économique aura un impact sur le transport des marchandises et des personnes. Il est trop facile de prévoir le pire. Il faut s'y préparer, mais rester confiant en l'avenir. La population que nous desservons, par nos commerces comme par nos services publics, continuera toujours à compter sur nous.

Bonjour Québec

Enfin, j'aimerais profiter de ce moment pour remercier nos membres et amis qui se sont joints à moi lors d'une visite privée du Salon international de l'auto de Québec, le 9 mars dernier. Nous avons organisé le même genre de visite au salon de Montréal en janvier.

À la demande de nos membres, nous voulons ainsi ajouter à notre programme des activités dans la région de Québec. Cette visite VIP en est une belle illustration. Elle aura permis, comme le vise notre mission, aux gestionnaires de parc de Québec et de ses environs et à leurs partenaires, de passer du temps ensemble et d'échanger.

La division du Québec de la NAFA veut poursuivre ses efforts pour élargir sa communauté. L'échange des expertises et des bonnes pratiques est assurément la meilleure façon de se serrer les coudes en ce moment. 



Guillaume Poudrier est président de la firme Géothentic et représentant du Québec au sein de la NAFA.

Entretien préventif

Économies importantes, meilleurs résultats

Une présentation consacrée aux analyses de données en temps réel et à leurs nombreux avantages a été l'un des points forts de la conférence Geotab Connect.

TEXTE HUW EVANS

L'entretien des véhicules représente un élément crucial dans la gestion d'un parc automobile. La manière dont l'entretien, les services et les réparations sont réalisés et planifiés influencent directement l'efficacité des opérations et la rentabilité.

Les outils d'analyse pour l'entretien préventif et la gestion des temps d'arrêt s'avèrent donc extrêmement précieux. C'est ce qui explique l'engouement des participants pour la table ronde sur l'entretien préventif à la Conférence Geotab Connect 2025 d'Orlando, particulièrement lors de la présentation de l'étude de cas de Sperry Rail Service.

La discussion était animée par Ricky Rivera, chef de produit chez Geotab, avec un groupe d'experts comprenant Paul Haida, chef de produit ; Hanna Koke, chef d'équipe principale, données et analytique, et Peter Erickson, directeur de l'entretien du parc automobile nord-américain chez Sperry Rail Service.

Afin d'illustrer l'importance de l'entretien des véhicules dans la gestion des parcs automobiles, Paul Maida a présenté des données révélatrices : parmi 3 millions de véhicules soumis à des diagnostics d'entretien, près de 1 million subiront une panne. Ce taux correspond à 0,74 panne par 100 000 milles (160 000 km), ce qui totalise 8,74 milliards de journées d'entretien imprévu. Ces interventions non planifiées engendrent des coûts estimés à 4,34 milliards de dollars, calculés sur une base de 100 \$ par jour.

Facteurs de sécurité

Les véhicules mal entretenus menacent également la sécurité des conducteurs, compromettent la réputation des entreprises et mettent en danger les autres usagers de la route. M. Maida a noté qu'au cours des deux dernières années, Hanna Koke a souligné l'importance de l'adage selon

lequel « si vous ne pouvez pas le mesurer, vous ne pouvez pas le gérer ». Elle a aussi déclaré que, dans le cycle d'entretien, les pannes représentent un enjeu majeur, mais les accidents et les frais de remorquage qui en découlent sont tout aussi significatifs.


Analyses de remorquage et de service

Selon Mme Koke, les frais de remorquage représentent une dépense considérable pour les gestionnaires de parcs automobiles. C'est pourquoi Geotab a mis l'accent sur la collecte de données relatives à ces situations, notamment lorsque les véhicules sont acheminés vers un atelier de réparation. Grâce aux avancées technologiques, l'analyse de données permet maintenant de distinguer si un véhicule se trouve en réparation dans un garage ou s'il est simplement garé dans une zone de chargement. En examinant divers paramètres comme les vidanges d'huile, les remplacements de batteries et les corrections de codes d'erreur avant la remise en service du véhicule, les gestionnaires de parcs peuvent désormais mesurer avec précision les temps d'immobilisation imprévus.

Exigences opérationnelles uniques

Peter Erickson a fourni un aperçu fascinant de la façon dont l'entretien préventif et l'analyse des données peuvent vraiment apporter des avantages aux parcs automobiles qui utilisent efficacement ces outils. Il a noté que Sperry Rail Service, en raison de son modèle d'affaires, a des exigences opérationnelles très uniques. Les opérations de Sperry reposent essentiellement sur des équipements spécialisés de contrôle des voies ferrées. Cette spécificité crée une contrainte importante : en cas de panne, l'équipe ne peut pas simplement se tourner vers une agence de location pour obtenir un camion de remplacement.

Le partenariat avec Geotab a transformé Sperry Rail en centralisant toutes les données d'entreprise sur une plateforme unique, réduisant à quelques secondes la recherche de documents qui pouvait autrefois prendre des jours.

Selon M. Erickson, cette collaboration a abouti à la création d'une plateforme d'entretien sur mesure. Cet outil assure une communication constante avec les techniciens sur le terrain, et permet de suivre leur localisation et l'état de leur équipement, tout en facilitant l'attribution des tâches basée sur des données précises. M. Erickson a souligné que maintenant, avec cette solution et l'accès aux données qu'elle procure, Sperry Rail dispose, pour la première fois, d'un véritable contrôle de ses dépenses en matière d'entretien de parc automobile. 

OUTLANDER PHEV

SUPER CONTRÔLE INTÉGRAL

LE CONTRÔLE SUR TOUTE ROUTE, PAR TOUT CLIMAT.

EN PRIME :

ABS

Coussins gonflables

Systemes avancés d'aide à la conduite

- Avertisseur de sortie de voie
- Atténuation de collision avant
- Surveillance des angles morts
- Alerte de circulation transversale arrière
- Régulateur de vitesse adaptatif
- Surveillance de l'état du conducteur

Visitez mitsubishi-motors.ca/fr/acheter/parcs
Ou contactez luc.grenier@na.mitsubishi-motors.com



Jeep

GRAND CHEROKEE 4xe

**TRAVAILLER AVEC INTELLIGENCE
... ET FORCE.
VOILÀ LA MENTALITÉ HYBRIDE.**



STELLANTIS
PARCS ET SOLUTIONS D'AFFAIRES

[STELLANTISFLEET.CA](https://www.stellantisfleet.ca)



OUTLANDER PHEV

SUPER CONTRÔLE INTÉGRAL

LE CONTRÔLE SUR TOUTE ROUTE,
PAR TOUT CLIMAT.

EN PRIME :

ABS

Coussins gonflables

Systèmes avancés d'aide
à la conduite

- Avertisseur de sortie de voie
- Atténuation de collision avant
- Surveillance des angles morts
- Alerte de circulation transversale arrière
- Régulateur de vitesse adaptatif
- Surveillance de l'état du conducteur

Visitez mitsubishi-motors.ca/fr/acheter/parcs
Ou contacter luc.grenier@na.mitsubishi-motors.com



**MITSUBISHI
MOTORS**



Sailun Tire Americas

Des pneus de qualité pour des temps difficiles

Dans un contexte économique mondial instable, Sailun reste le choix économique fiable pour les parcs nécessitant des pneus de camion de qualité.

TEXTE JACK KAZMIERSKI

Gérer les budgets des parcs de véhicules est déjà compliqué en temps normal. Aujourd'hui, avec l'instabilité des tarifs douaniers et les variations constantes des prix et des devises, les gestionnaires de parcs peinent plus que jamais à planifier leurs achats, qu'il s'agisse de véhicules, de pièces auto, de carburant ou de pneus.

Qui aurait pu imaginer qu'en 2025, nous nous réveillerions tous chaque matin en nous demandant quel type de tarif douanier serait annoncé et comment cela pourrait affecter les prix d'une grande variété de produits ? Avec une guerre tarifaire imprévisible qui s'intensifie et se calme sur une base qui semble être hebdomadaire ou même quotidienne, les professionnels des parcs d'aujourd'hui se retrouvent coincés au milieu, se demandant comment gérer leurs budgets toujours plus serrés.

Comptez sur Sailun

Quand il s'agit de pneus, il est difficile de prévoir ce qu'ils coûteront la prochaine fois que vous devrez faire un achat important pour votre parc. Selon l'endroit où les pneus ont été fabriqués et le type de tarif douanier en vigueur au moment de l'achat, vous pourriez finir par payer beaucoup plus cher pour vos pneus de camion que prévu.

Actuellement (au moment de la rédaction), tous les pneus provenant des États-Unis sont soumis à un tarif douanier de 25 % si vous les importez au Canada. Cela signifie que les gestionnaires qui ont l'habitude d'acheter certaines marques de pneus pour leurs parcs automobiles verront probablement une augmentation du prix de ces pneus s'ils proviennent des États-Unis. ➔

Destiné aux véhicules de livraison, aux camions de transport régional et aux dépanneuses, le Sailun S737SP garantit une durabilité exceptionnelle et une meilleure aptitude au rechapage.

Cette année, l'habitude de dire « Nous avons toujours acheté cette marque de pneus pour nos camions » n'est plus financièrement justifiable, et les professionnels du transport doivent considérer des alternatives au-delà des pratiques établies.

Heureusement, en matière de tarifs douaniers, Sailun dispose d'un avantage que certaines autres marques de pneus n'ont pas. « Puisqu'ils sont fabriqués dans divers pays autres que la Chine, pays le plus affecté par les tarifs, nos pneus ne sont actuellement pas soumis aux tarifs douaniers au Canada, ce qui signifie que nous pouvons continuer à offrir aux gestionnaires de parcs de véhicules la qualité attendue à prix raisonnable, surtout dans le contexte actuel », explique James McIntyre, vice-président principal des ventes au Canada / Développement de produits en Amérique du Nord, Sailun Tire Americas.

Que vous ayez besoin de pneus LT pour votre parc de camions légers et moyens, de pneus longue distance pour vos camions de classe 8, ou de tout ce qui se trouve entre les deux, Sailun continue de proposer qualité et prix fiables malgré l'imprévisibilité des tarifs fluctuants.

« Quand chaque sou compte pour les Canadiens, nous offrons la qualité et la valeur dont les parcs d'aujourd'hui ont besoin, plus que jamais », ajoute M. McIntyre. « Même avant que les tarifs douaniers ne deviennent un problème, notre proposition de valeur était sans égale. Alors que l'horizon économique s'assombrit, nous maintenons pour nos

Sailun Tire Americas offre des pneus de qualité pour affronter les conditions difficiles.

clients du secteur du transport la qualité essentielle et les prix compétitifs qui font la réputation de Sailun. Cela n'a pas changé. »

Garanties solides

Au-delà de sa valeur compétitive, Sailun renforce sa proposi-

Sailun à la solution

Quel que soit le type de parc de camions que vous gérez, Sailun a la solution. Voici un aperçu rapide de quelques-uns des pneus les plus remarquables de la vaste sélection de Sailun. Des camionnettes légères aux poids lourds de classe 8, en passant par tous les véhicules intermédiaires, Sailun a le pneu idéal pour vos besoins à un prix avantageux et sans mauvaise surprise.



Sailun SDL70: Pneu moteur haut de gamme à épaules fermées profondes

Les opérateurs de camions longue distance et régionaux apprécieront l'excellence technique qui a été investie dans la conception de ce pneu. Le SDL70 EFT possède une empreinte de 240 mm de large et une profondeur de bande de roulement de 30/32 po qui optimise le kilométrage, la stabilité et le confort de conduite. De plus, il dispose de la technologie « talon mince », qui réduit la résistance au roulement et améliore l'économie de carburant. Le SDL70 EFT utilise le nouveau composé de bande de roulement *Advanced Compound Technology* de Sailun, qui est produit en mélangeant tous les « ingrédients » du pneu à l'état liquide pour une dispersion uniforme. Cette technologie assure un kilométrage supérieur, une adhérence améliorée sur sol mouillé et une résistance au roulement optimale.

OUTLANDER PHEV

SUPER CONTRÔLE INTÉGRAL

LE CONTRÔLE SUR TOUTE ROUTE,
PAR TOUT CLIMAT.

EN PRIME :

ABS

Coussins gonflables

Systèmes avancés d'aide
à la conduite

- Avertisseur de sortie de voie
- Atténuation de collision avant
- Surveillance des angles morts
- Alerte de circulation transversale arrière
- Régulateur de vitesse adaptatif
- Surveillance de l'état du conducteur


Visitez mitsubishi-motors.ca/fr/acheter/parcs
Ou contacter luc.grenier@na.mitsubishi-motors.com





« Ce sont des garanties inégalées dans l'industrie, sans exception », ajoute M. McIntyre. « Nos garanties rivalisent avec celles des marques les plus établies. Sur certains aspects, notre protection surpasse celle des grands fabricants, notamment avec notre couverture des risques routiers pour les pneus de transport moyen et lourd. En toute franchise, cette approche est révolutionnaire dans notre domaine. Simple- ment dit, nous garantissons nos produits avec une assurance inégalée dans l'industrie du pneu. » Pour illustrer son propos, M. McIntyre donne l'exemple hypothétique suivant : « Si l'un de vos camions transporte des tiges d'armature et que le conduc- teur roule sur un morceau d'acier et perce un pneu, nous vous aiderons à payer un remplacement, si les dommages ont eu lieu dans les six premiers mois suivant l'achat du pneu. »

Bien que l'avenir demeure imprévisible, tant pour l'éco- nomie que pour les futures hausses de prix liées aux tarifs à venir, une chose est sûre : Sailun a toujours livré des produits de qualité à prix compétitifs, garantis par une protection com- plète. Cela ne changera jamais.

De plus, comme ils fabriquent leurs pneus dans plusieurs pays qui n'ont pas été touchés par les tarifs douaniers jusqu'à présent, Sailun peut continuer à offrir des produits de qualité supérieure à des prix stables et avantageux aux professionnels des parcs, leur permettant d'optimiser leurs dépenses sans com- promettre la fiabilité, et ce, malgré la période difficile actuelle. 

tion avec des garanties complètes qui procurent une tran- quil- lité d'esprit supplémentaire aux professionnels des parcs. Leur garantie à trois volets offre aux clients les avantages suivants : couverture pour les défauts de fabrication et de matériaux, une garantie de 8 ans/3 rechapages et un programme de rem- placement pour les dommages routiers.



Sailun S637SP:
Pneu régional
toutes positions

Développé pour les camions de livraison, transporteurs régionaux, remorques et services de dépannage, le S637SP est un pneu régional polyvalent toutes positions alliant stabilité, résistance aux frottements et durabilité. Les nervures de protection latérales minimisent les dommages causés par les bordures et les déchirures de flancs typiques de la livraison urbaine, assurant une durée de vie prolongée et un meilleur rechapage.



Sailun S759:
Pneu moteur régional
haut de gamme

Conçu pour les camions régionaux, les camions de livraison et les dépanneuses, le S759 est un pneu moteur régional haut de gamme offrant des performances optimales sur route et hors route. Sa conception associant blocs lamellés à épaules ouvertes et barrettes en zigzag garantit une traction exceptionnelle dans toutes les conditions météorologiques ou routières. Certifié 3PMS, il offre une maniabilité et une stabilité exceptionnelles dans les conditions de conduite hivernales les plus exigeantes.



Sailun S737SP:
Pneu moteur régional

Destiné aux véhicules de livraison, aux camions de transport régional et aux dépanneuses, le Sailun S737SP garantit une durabilité exceptionnelle et une meilleure aptitude au rechapage. Les nervures de protection des flancs permettent à ce pneu de résister à l'abrasion des bordures et aux coupures de flancs fréquentes en livraison urbaine. Certifié 3PMS, il satisfait aux exigences rigoureuses de l'industrie pour la conduite hivernale, assurant une adhérence fiable toute l'année et dans toutes les conditions météorologiques.

Au-delà des notions de base

Considérez toutes les options avant de commander votre prochain camion à boîte.

TEXTE JACK KAZMIERSKI

Quiconque s'est aventuré dans la commande d'un camion à boîte comprend l'étendue des options à considérer.

Selon Brian Hickok, conseiller stratégique en affaires-Parc automobile chez Element Fleet Management, parmi les considérations habituelles on compte le choix des matériaux pour le toit, la sélection des modèles de hayons hydrauliques, les configurations d'éclairage, les options de plancher, et bien d'autres aspects.

« Tout dépend vraiment de l'usage prévu du camion », explique M. Hickok. « Il existe des guides d'application et des ressources, ainsi que des spécialistes en aménagement de camions, comme ici chez Element, qui peuvent guider les professionnels du parc automobile et faire des recommandations appropriées pour les aider à choisir les options conformes et qui fonctionneront le mieux pour chaque client. »

Construit selon les besoins

Joe Birren, directeur régional d'ingénierie chez Holman, convient que les conseils d'experts sont indispensables. « Ce que je cherche à savoir d'emblée, c'est la fonction prévue du camion », indique-t-il. « Va-t-il être utilisé pour transporter des marchandises sèches, pour effectuer des livraisons locales, pour le transport de produits réfrigérés, ou pour répondre à d'autres besoins spécifiques. »

M. Birren explique que lorsqu'il reçoit un appel d'un gestionnaire de parc qui a besoin d'un nouveau camion à boîte, il commence toujours par planifier une visite sur les lieux d'opération. « Je participe aux tournées avec le chauffeur pour analyser concrètement leur utilisation du camion, leurs pratiques de chargement et déchargement », explique-t-il. « Je veux aussi savoir à propos du poids. »

En ce qui concerne la boîte elle-même, M. Birren note que les gestionnaires de parcs doivent décider quelle structure de carrosserie convient le mieux. Selon le budget et les exigences de poids, les options les plus courantes comprennent l'aluminium, le contreplaqué renforcé de fibre de verre et les matériaux composites.



Options d'éclairage

Pour les opérations se déroulant essentiellement durant le jour, précise M. Birren, un toit translucide peut être envisagé. Dans le cas contraire, il faudra déterminer le système d'éclairage intérieur qui convient le mieux à la caisse.

« En ce qui concerne l'éclairage, vous devrez décider combien de lumières, vous voulez et si vous voulez qu'elles soient activées par le mouvement, ou si vous préférez un interrupteur à la porte », ajoute M. Birren.

De plus, vous devrez considérer quel type de parois vous voulez : contreplaqué plein, à lattes ou exposé. « Il faut aussi penser au système de fixation des marchandises », fait remarquer M. Birren. « Si vous comptez utiliser des anneaux en D pour attacher les courroies qui immobilisent le chargement au sol, quel espacement vous conviendrait, et pour les rails d'arrimage de profil E, combien d'alignements et à quelle élévation par rapport au plancher devront-ils être positionnés ? »

Une autre considération clé, ajoute-t-il, est de savoir si le camion doit être à hauteur de quai. « Comment prévoyez-vous charger et décharger le camion ? Allez-vous conduire un chariot élévateur dans la boîte ? Si c'est le cas, vous devrez renforcer les planchers et ajouter des plaques de protection tout autour. Le résultat peut être désastreux lorsqu'un chariot élévateur circule dans une boîte qui n'a pas été spécifiquement conçue pour supporter ce type d'équipement. »

M. Birren suggère d'investir dans une plaque de seuil particulièrement durable. « Assurez-vous de renforcer cette plaque de seuil à l'arrière où se trouve la porte », dit-il. « Si vous allez charger avec un chariot élévateur, déposez la marchandise dans l'espace de charge, puis permettez à votre personnel de repositionner ces articles à l'intérieur au moyen de transpalettes. Il est fortement conseillé de renforcer la section arrière avec une plaque de seuil substantielle capable de résister à des conditions d'utilisation exigeantes. »

OUTLANDER PHEV

SUPER CONTRÔLE INTÉGRAL

LE CONTRÔLE SUR TOUTE ROUTE, PAR TOUT CLIMAT.

EN PRIME :

ABS

Coussins gonflables

Systemes avancés d'aide à la conduite

- Avertisseur de sortie de voie
- Atténuation de collision avant
- Surveillance des angles morts
- Alerte de circulation transversale arrière
- Régulateur de vitesse adaptatif
- Surveillance de l'état du conducteur

Visitez mitsubishi-motors.ca/fr/acheter/parcs
Ou contactez luc.grenier@na.mitsubishi-motors.com



Options de portes

L'un des avantages majeurs des visites sur le terrain, selon M. Birren est qu'elles lui permettent d'évaluer concrètement quelles configurations de portes, quels types de rampes et quelles options de hayons élévateurs seront les plus appropriés. « Peut-être qu'une porte latérale est nécessaire », explique-t-il. « Voulez-vous un accès sans avoir à ouvrir la porte de chargement arrière ? Quel type de porte latérale aimeriez-vous ? À quelle distance de l'avant de la caisse doit-elle être ? Et quel type de marches aimeriez-vous ? »

M. Birren dit que quelque chose d'aussi simple qu'une porte latérale peut faire une grande différence, mais c'est une caractéristique dont vous pourriez ne pas réaliser le besoin, à moins que vous n'accompagniez le conducteur du camion pour voir comment les articles sont chargés ou déchargés pendant leur journée de travail. « Il est facile de manquer ce genre de détail », ajoute-t-il, « et j'entends fréquemment des commentaires sur l'utilité qu'aurait une porte latérale pour les conducteurs, car ils éviteraient ainsi d'avoir systématiquement à ouvrir la porte arrière. Par ailleurs, une porte sur le côté présente un avantage considérable lors des opérations de chargement ou de déchargement effectuées en bordure de rue. »

Options de hayon élévateur et de porte arrière

Concernant les hayons élévateurs, M. Birren évoque diverses options disponibles. « Le modèle standard est le hayon esca-

motable qui se range sous l'arrière du véhicule et supporte généralement jusqu'à 5 500 livres. »

Pour les charges plus lourdes, un système élévateur à rails constitue la solution idéale, particulièrement si vous manipulez régulièrement des équipements volumineux ou de la machinerie industrielle. Vous pourriez aussi considérer un hayon à contrepoids qui, lorsqu'il n'est pas utilisé, se maintient en position verticale contre l'arrière du camion.

De plus, vous devrez choisir entre une porte arrière à battant ou à enroulement. « Chacune a ses avantages », dit M. Birren. « Les portes à battant peuvent pivoter jusqu'au côté du camion, et elles sont une bonne option lorsque vous devez optimiser la hauteur parce que vous n'avez pas à vous soucier de l'espace nécessaire pour que la porte s'enroule. Mais si vous chargez dans une ruelle ou une zone où des voitures sont stationnées autour de vous, les portes à battant peuvent poser un problème. »

Revente

M. Birren offre un dernier conseil aux gestionnaires de parcs : « Essayez de concevoir un camion que d'autres personnes voudront acheter », conclut-il. « Tenez-vous-en à ce qui est courant, à ce qui sera probablement en demande, et essayez d'éviter trop de personnalisation. Par exemple, même si vous n'avez besoin que d'une boîte de 18 ou 22 pieds (5,5 ou 6,7 mètres), tenez-vous-en à 26 pieds (7,9 mètres), puisque c'est une taille courante et rendra votre véhicule beaucoup plus facile à revendre. »



ULTIMA
ÉQUIPEMENT

L'EXPERTISE
QUI SOULÈVE VOTRE
PERFORMANCE

SPÉCIALISTE EN ÉQUIPEMENTS
POUR ATELIERS
EXPERTISE EN VENTE ET INSTALLATION
SÉCURITÉ - PERFORMANCE - FIABILITÉ

1-833-720-5919
ULTIMA-EQUIP.COM



Respectez leurs capacités

Coincés au milieu, entre les véhicules légers et les poids lourd, les camions poids moyen sont souvent poussés au-delà de leurs limites.

TEXTE JACK KAZMIERSKI

Ils sont parfois appelés à faire plus que ce pour quoi ils ont été conçus, entraînant des problèmes d'usure dont les gestionnaires de parcs doivent être conscients.

À l'instar de l'enfant du milieu dans une famille, les camions poids moyen sont coincés entre leurs petits frères poids léger et leurs grands frères poids lourd, et selon Brian Hickok, conseiller stratégique d'affaires - Parc chez Element Fleet Management, ce n'est pas toujours une bonne chose.

« Les camions poids moyen se situent au milieu de ces trois principales classifications », dit-il, « donc ils sont souvent surexploités dans certaines opérations parce que les parcs/entreprises peuvent les utiliser pour plusieurs types de travaux. »

Selon leur utilisation, ces camions souffrent souvent de divers problèmes d'usure. M. Hickok donne deux exemples :

Un camion cube poids moyen pourrait être utilisé pour faire des livraisons toute la journée, tous les jours, dans un environnement urbain où la circulation en accordéon est la norme. Dans ces conditions, ce camion nécessitera un entretien fréquent du système de freinage, et risque de subir une détérioration prématurée du moteur due aux accélérations et décélérations répétées caractéristiques d'un milieu urbain achalandé.

D'autre part, un camion de service poids moyen qui fonctionne régulièrement dans un environnement plus rural et parcourt de longues distances sur des routes pavées en remorquant un chargement lourd, et qui doit sortir des sentiers battus pour accéder à certains chantiers, est plus susceptible de devoir faire face à des problèmes de transmission, explique M. Hickok.

En examinant la situation d'un point de vue plus large, M. Hickok dit qu'en général, les camions poids moyen sont plus susceptibles de connaître des problèmes d'usure pour les composants et pièces suivantes, classés selon leur fréquence d'occurrence : transmission, système électrique, ligne de transmission, moteur, freins, climatisation, suspension et pneus.

Évidemment, l'utilisation de ces véhicules joue un rôle déterminant. L'usure des freins, à titre d'exemple, constituera une problématique majeure pour les camions opérant principalement en environnement urbain avec de nombreux arrêts ou franchissant régulièrement des passages montagneux. La circulation en terrain accidenté met à rude épreuve plusieurs composantes du véhicule, notamment les freins, la transmission et le moteur (lors des changements de vitesse en descente). Par ailleurs, les virages serrés dans les routes montagneuses exercent une forte pression sur les pneumatiques.

Toutefois, même les camions évoluant essentiellement sur des territoires ruraux au relief plat, où ils peuvent maintenir une vitesse constante sur de longues distances, restent susceptibles de rencontrer des problèmes de freinage s'ils circulent systématiquement avec un chargement atteignant ou dépassant la limite légale autorisée, précise M. Hickok.

« Dans certains cas, le problème vient du fait que le responsable du parc automobile n'est pas un véritable spécialiste de la gestion de parc. »

DAVID M. BROADWATER JR.
DIRECTEUR, SERVICES DE GESTION DE PARC,
HOLMAN

Repousser les limites

David M. Broadwater Jr., directeur des services de gestion de parc automobile chez Holman, convient que l'usure excessive est souvent le résultat de quelqu'un qui pousse un véhicule au-delà de ses limites.

« Les parcs de véhicules comprennent fréquemment des camions poids léger qui ont tendance à être surchargés, car les gestionnaires hésitent à faire l'acquisition de camions poids moyen », explique M. Broadwater, « et on peut dire la même chose des véhicules de classe moyenne. Vous avez certaines unités qui peuvent être soumises à des surcharges et des abus, parce que l'entreprise n'est peut-être pas en position d'investir vers un camion poids lourd, même si c'est vraiment ce dont ils ont besoin. »

M. Broadwater note que parfois, la raison pour laquelle un camion poids moyen est utilisé pour faire le travail d'un camion poids lourd est que la personne qui prend cette décision ne comprend peut-être pas pleinement ce qui est réellement nécessaire pour accomplir le travail.



OUTLANDER PHEV

SUPER CONTRÔLE INTÉGRAL

LE CONTRÔLE SUR TOUTE ROUTE, PAR TOUT CLIMAT.

EN PRIME :

ABS


Coussins gonflables

Systemes avancés d'aide à la conduite

- Avertisseur de sortie de voie
- Atténuation de collision avant
- Surveillance des angles morts
- Alerte de circulation transversale arrière
- Régulateur de vitesse adaptatif
- Surveillance de l'état du conducteur

Visitez mitsubishi-motors.ca/fr/acheter/parcs
Ou contacter luc.grenier@na.mitsubishi-motors.com





Ne demandez pas à vos camions de poids moyen de faire le travail de leurs homologues lourds.

« Dans certains cas, le problème vient du fait que le responsable du parc automobile n'est pas un véritable spécialiste de la gestion de parc », affirme-t-il. « Ces personnes sont plutôt des extensions du service des achats, de la comptabilité ou même des ressources humaines. Les gestionnaires de parc d'expérience, ceux qui possédaient une connaissance approfondie des véhicules, de leur utilisation et de la réglementation, sont aujourd'hui une denrée rare. »

M. Broadwater explique que dans certains cas, les gestionnaires de parc portent trop de chapeaux. Le travail de gestion du parc peut être secondaire par rapport à leurs autres rôles au sein d'une organisation.

Ce manque de concentration, couplé à un manque de compréhension, est encore exacerbé par le fait que, parfois, le gestionnaire de parc qui commande les camions ne comprend pas pleinement comment ces camions sont réellement utilisés au quotidien. Le gestionnaire de parc peut supposer que les camions sont utilisés d'une certaine manière, mais ceux qui conduisent et utilisent concrètement ces camions peuvent pousser ce camion plus loin que ce que le gestionnaire de parc pourrait imaginer.

L'aspect financier constitue un autre défi considérable. Les budgets sont fixés par une organisation, et le gestionnaire de parc qui commande les camions peut regarder les prix de divers véhicules et conclure qu'il peut obtenir plus de camions pour le même montant s'il économise sur certaines spécifications. « Pour le bien du budget, ils compromettront les performances opérationnelles, sans nécessairement considérer l'impact sur leurs coûts d'exploitation à long terme », ajoute M. Broadwater.


Le bon fournisseur

Quand il s'agit d'entretenir des véhicules de classe moyenne, M. Broadwater souligne l'importance de travailler avec un atelier qui comprend ce qui est requis. « Il faut s'associer au

bon centre de service », précise-t-il. « C'est important, car selon votre interprétation de la démarcation entre véhicules légers et moyens, vous pourriez apporter votre Ford F-450 dans un centre de service pour véhicules légers, où ils pourront certainement changer l'huile et réviser les freins. Mais possèdent-ils l'expertise nécessaire pour repérer certains des signes d'usure prématurée, et d'autres problèmes qui nécessitent une attention lors d'un entretien préventif approfondi ? Probablement pas. »

M. Broadwater dit qu'il est crucial de travailler avec un fournisseur qui connaît bien les véhicules de classe moyenne. « Leur garage est-il suffisamment spacieux pour accueillir votre véhicule à l'intérieur ? » s'interroge-t-il. « Disposent-ils d'un pont élévateur adapté pour soulever votre camion, ou se contentent-ils de vous rendre service en changeant l'huile à l'extérieur, allongés sous le véhicule, plutôt que d'élever le camion pour pouvoir faire une inspection complète ? »

L'idée de travailler avec le bon fournisseur s'applique également à l'aménagement. M. Broadwater se souvient d'avoir travaillé avec un client qui avait des problèmes avec des composantes de suspension qui tombaient en panne prématurément. Lorsque M. Broadwater et son équipe ont examiné le problème, ils ont réalisé que la personne que le client avait engagée pour aménager son camion ne savait pas ce qu'elle faisait.

« Le camion n'était pas de niveau », dit M. Broadwater. « La grue, la boîte à outils et le compresseur d'air étaient tous montés d'un côté du véhicule, et ce côté supportait un poids excessif qui usait les freins prématurément, dégradait les rotules et fendait les ressorts à lames, c'était un vrai gâchis. Mais c'est ce qui arrive quand vous demandez à une connaissance de bricoler des équipements sur votre châssis, plutôt que de solliciter les services d'un installateur qualifié qui connaît les spécificités des camions de classe moyenne. La qualité se paie. » 



Sur mesure et optimisé

La série de châssis cabines HD poids moyen américains de Chevrolet occupe un segment spécifique au-delà des camions conventionnels de ¾ et 1 tonne.

TEXTE HUW EVANS

Pour les parcs de véhicules commerciaux qui cherchent des camions au-delà des camionnettes et châssis cabines pleine grandeur typiques de ½ tonne, ¾ tonne et 1 tonne, comme dans les catégories de classe 4 à 6 et pour des besoins spécialisés, y compris les opérations transfrontalières, une option qui pourrait valoir la peine d'être considérée est la gamme de châssis cabines poids moyen de Chevrolet provenant des États-Unis.

Lancés en 2018 en tant que véhicules de l'année-modèle 2019, ils sont essentiellement les successeurs des anciens camions Chevrolet Kodiak et GMC TopKick (bien qu'il soit à noter que les modèles 4500, 5500 et 6500 HD sont uniquement offerts sous la marque Chevrolet et n'ont pas d'équivalent GMC).

Personnalisation maximale

Dès le départ, ces châssis-cabines poids moyen ont été conçus pour offrir une personnalisation maximale, garantissant qu'ils peuvent être facilement adaptés aux exigences spécifiques des parcs automobiles. Un élément clé était de fournir des longerons de châssis d'une seule pièce de l'avant à l'arrière. Ce sont de véritables pièces uniques sans rivets ni soudures et présentent une surface supérieure plate et lisse jusqu'à l'extrémité arrière. Cette conception facilite l'installation d'équipements, garantissant qu'une variété de carrosseries et de configurations peuvent être ajoutées avec un minimum de tracas. Les châssis de ces camions sont égale-

ment entièrement peints en usine pour minimiser la corrosion, et les conduites de frein et de carburant, ainsi que le réservoir de carburant, sont remontés à l'intérieur du châssis pour minimiser les risques de dommages.

Contrairement au Silverado HD plus petit qui offre des groupes motopropulseurs à essence et diesel, les modèles 4500, 5500 et 6500 sont offerts exclusivement avec motorisation diesel, en l'occurrence le V-8 turbodiesel Duramax 6,6 litres de GM, développant 350 chevaux et un couple de 750 lb-pi. Jumelé aux transmissions Allison à six rapports, disponible en 4x2 ou 4x4, ce moteur offre une prise de force adaptable pour alimenter des bennes basculantes ou des grues.

Fonctionnel et confortable

Dès le départ, l'objectif était de rendre ces camions à la fois fonctionnels et confortables. Les caractéristiques principales comprennent un capot à clapet basculant vers l'avant, qui peut être ouvert et fermé d'une seule main, permettant un accès facile au moteur sans avoir à retirer la calandre ou le pare-chocs avant ou à grimper sur des échelles pour passer sous le capot. Cela permettra aux parcs de véhicules d'économiser un temps considérable en matière de réparations et d'entretien — un avantage important pour de nombreux opérateurs commerciaux. L'ergonomie remarquable des modèles Silverado 4500/5500/6500 HD combine visibilité

PHOTOS GENERAL MOTORS

OUTLANDER PHEV

SUPER CONTRÔLE INTÉGRAL

LE CONTRÔLE SUR TOUTE ROUTE, PAR TOUT CLIMAT.

EN PRIME :

ABS

Coussins gonflables

Systèmes avancés d'aide à la conduite

- Avertisseur de sortie de voie
- Atténuation de collision avant
- Surveillance des angles morts
- Alerte de circulation transversale arrière
- Régulateur de vitesse adaptatif
- Surveillance de l'état du conducteur

Visitez mitsubishi-motors.ca/fr/acheter/parcs
Ou contacter luc.grenier@na.mitsubishi-motors.com





La conception plane des longerons offre une flexibilité maximale pour les carrosseries spécialisées, des plateaux à ridelles aux bennes à basculement.

supérieure grâce au capot profilé, disposition intuitive des commandes et siège optimisé pour le confort. Un triple joint renforce l'insonorisation, et même s'il s'agit de camions de travail, ils intègrent une gamme d'accessoires et d'applications modernes. Celles-ci incluent la connectivité OnStar, le WiFi 4G LTE avec capacité de point d'accès, la recharge par induction pour téléphones cellulaires et la connectivité pour téléphones intelligents Apple Car Play et Android Auto.

Pour un confort accru, des ressorts pneumatiques optionnels pour la suspension arrière servent de complément aux ressorts à lames et amortisseurs traditionnels.

Options multiples

Afin de répondre aux besoins d'un large éventail de clients de parcs automobiles, Chevrolet offre ces camions avec de multiples options, incluant des cabines régulières ou d'équipe, ainsi que cinq configurations de longueur totale différentes, des empattements allant de 165 pouces (4 191 mm) à 243 pouces (6 172 mm) et des longueurs de cabine à essieu couvrant la gamme de 60 pouces (1 524 mm) jusqu'à 162 pouces (4 115 mm).

Ces camions offrent d'autres atouts pratiques, comme un coffre à batterie facilement accessible et une trappe de remplissage pour le DEF (liquide d'échappement diesel). Installée derrière l'aile avant droite, cette dernière permet de faire le plein rapidement sans risquer de mélanger les fluides.

Les modèles Chevrolet 4500/5500/6500 HD sont également équipés du système de contrôle électronique de la stabilité StabiliTrak de GM qui comprend le contrôle de la traction, ainsi que l'assistance au démarrage en côte et le contrôle électronique du louvoisement de la remorque. L'autonomie a aussi été une priorité pour ces camions, équipés d'un réservoir de

carburant pouvant contenir jusqu'à 246 litres (65 gallons américains) pour permettre aux chauffeurs de parcourir de plus longues distances entre les arrêts à la pompe.

Les poids nominaux bruts du véhicule (PNBV) sur ces camions vont de 14 001 à 16 500 lb pour le 4500 HD, de 17 500 à 19 500 lb pour le 5500 HD, jusqu'à 21 000 à 23 500 lb pour le 6500 HD plus robuste.

Bien que les opérateurs de parcs commerciaux aient le choix parmi plusieurs fabricants dans les classes 4 à 6 de poids moyen, la variété des configurations et les caractéristiques supplémentaires telles que la suspension pneumatique en option, les longerons de châssis d'une seule pièce et la conception du capot à clapet font des Chevrolet 4500/5500/6500 une option intéressante et digne de considération dans ce segment. [O](#)

Spécifications

Chevrolet Silverado 4500/5500/6500 HD 2025

Moteur :

6,6 litres GM Duramax (350 ch/couple de 750 lb-pi)

Configurations de cabine :

Cabine régulière, Cabine d'équipe

Poids nominal brut du véhicule maximal :

16 500 lb (4500 HD)

19 500 lb (5500 HD)

23 500 lb (6500 HD)



OUTLANDER PHEV

SUPER CONTRÔLE INTÉGRAL

LE CONTRÔLE SUR TOUTE ROUTE,
PAR TOUT CLIMAT.

EN PRIME :

ABS

Coussins gonflables

Systèmes avancés d'aide
à la conduite

- Avertisseur de sortie de voie
- Atténuation de collision avant
- Surveillance des angles morts
- Alerte de circulation transversale arrière
- Régulateur de vitesse adaptatif
- Surveillance de l'état du conducteur

Visitez mitsubishi-motors.ca/fr/acheter/parcs
Ou contacter luc.grenier@na.mitsubishi-motors.com



**MITSUBISHI
MOTORS**



Mack Trucks North America

Un nouveau look et bien plus pour le Mack Pioneer

Le fabricant de camions Mack vient de lancer son tout nouveau camion autoroutier, qui promet des économies de carburant importantes, tout en incorporant les plus récentes technologies en matière de sécurité et un confort accru pour les conducteurs. Et si le nouveau Mack Pioneer se met au goût du jour, il conserve néanmoins un style distinctif, résolument Mack.

TEXTE CLAUDE BOUCHER

En pleine célébration de son 125^e anniversaire, Mack Trucks présente sa toute nouvelle mouture pour le transport autoroutier. Et ce n'est pas par hasard si Mack a choisi de procéder au lancement du nouveau Pioneer au pied du pont de Brooklyn à New York: c'est dans ce quartier historique qu'a été construit le premier camion du fabricant bien connu pour son logo à l'effigie d'un bulldog.

Huit ans après l'arrivée du Anthem, un tracteur qui se démarquait par un capot et une calandre qui ressort du lot, Mack offre sa vision de l'avenir du camionnage, avec un véhicule au look rafraîchi, doté d'une cabine entièrement redessinée, d'une nouvelle motorisation et d'un ensemble de technologies axées sur le confort et la sécurité au volant.

« Le Mack Pioneer représente notre engagement envers l'innovation et l'excellence dans le segment autoroutier », a déclaré Jonathan Randall, président de Mack Trucks North America. « Ce camion raconte l'histoire de Mack : il est audacieux, emblématique, solide et intemporel, incarnant notre ADN et notre caractère, tout en accompagnant nos clients vers l'avenir avec une conception avancée qui donne la priorité à la fois à l'expérience du conducteur et à l'efficacité opérationnelle. » ➤

Le Mack Pioneer est le tout dernier camion autoroutier de la marque.

Héritage et innovation

Si le lancement d'un nouveau modèle de camion lourd se limite souvent à quelques changements cosmétiques et à l'introduction de nouvelles technologies, il en va tout autrement du nouveau Pioneer. Mack a su conserver son look très distinct avec une calandre qui ressort du lot, et son célèbre bulldog sur le capot, qui est par ailleurs intégré dans une cavité surbaissée à l'avant du capot. Les prises d'air sur le dessus et les côtés du capot, en plus d'offrir un meilleur contrôle de la température du moteur, viennent rehausser le style du Pioneer.

« Nous avons repris l'emblématique bulldog Mack et l'avons repositionné plus en évidence sur le capot », explique Lukas Yates, designer en chef expert chez Mack Trucks, qui a conçu l'extérieur du Pioneer. « Plutôt que de trôner sur un piédestal, l'ornement de capot bulldog est désormais intégré au design du camion, flanqué de prises d'air qui gèrent le flux d'air sous le capot, ce qui en fait un élément essentiel des performances du camion plutôt qu'un simple emblème. »

Les ailes aussi, avec un style plus tranchant et plus robuste que ce qu'on retrouve sur le marché, conservent cette attitude « badass » qui a fait la renommée de Mack. À noter que les nouveaux phares sont maintenant munis d'un dégivreur à air chaud, remplaçant les peu esthétiques lignes de dégivrage intégrées.

La cabine du Pioneer est la plus vaste jamais offerte par Mack, avec neuf pouces de plus d'espace en largeur et jusqu'à 99 pouces de hauteur intérieure, selon l'option de cabine-couchette choisie. Cette cabine présente un pare-brise plus incurvé, une ligne latérale plus moderne, une fermeture plus serrée des interstices entre capot, pare-chocs et cabine ainsi que de nouveaux carénages.

L'intérieur a lui aussi été entièrement revu : un nouveau tableau de bord plus moderne, qui incorpore deux écrans d'affichage entièrement numérique, plus d'options pour



Le look reste distinctif et les carnets de commandes sont ouverts pour le Pioneer.

les sièges, et une cabine couchette qui offre en option la FlexSuite, une configuration intéressante avec table de travail et lit escamotable. La qualité de la finition intérieure surpasse largement tout ce que Mack a pu faire par le passé. Un tout nouveau système de climatisation est aussi disponible pour maintenir la température dans la cabine lorsque le camion est à l'arrêt pendant de longues périodes, ce qui promet un milieu de travail et de repos plus confortable que jamais. Le Pioneer est d'ailleurs offert dans une gamme complète de configurations, soit en tant que tracteur de ville ou avec compartiment couchette de 44, 64 et 76 pouces, en version toit élevé ou surélevé.

Sous le capot

Mack a profité du lancement du Pioneer pour mettre à jour sa motorisation. Même la nomenclature est modifiée, le mo-



PHOTOS MACK TRUCK



OUTLANDER PHEV

SUPER CONTRÔLE INTÉGRAL

LE CONTRÔLE SUR TOUTE ROUTE, PAR TOUT CLIMAT.

EN PRIME :

ABS

Coussins gonflables

Systemes avancés d'aide à la conduite

- Avertisseur de sortie de voie
- Atténuation de collision avant
- Surveillance des angles morts
- Alerte de circulation transversale arrière
- Régulateur de vitesse adaptatif
- Surveillance de l'état du conducteur

Visitez mitsubishi-motors.ca/fr/acheter/parcs
Ou contacter luc.grenier@na.mitsubishi-motors.com


**MITSUBISHI
MOTORS**



teur MP8 devenant le MP13, reflétant maintenant la cylindrée (13 litres) et non la classe de camion (classe 8).

Le nouveau moteur avec turbo à géométrie variable, permet une réduction de la consommation de 3 %. En optant pour le système de caméra au lieu des rétroviseurs traditionnels, ce qui permet de réduire la dimension des rétroviseurs classiques, le design plus aérodynamique, combiné aux changements apportés au groupe motopropulseur, permettra des économies de carburant allant jusqu'à 11 % par rapport à l'Anthem.

Technologies et sécurité

Le nouveau Pioneer profite aussi des dernières avancées technologiques du Groupe Volvo, la société mère du fabricant de camions. Le Pioneer intègre en effet la toute nouvelle suspension pneumatique MaxRide, une suspension qui comporte quatre ballons par essieu au lieu de deux. La direction assistée active Command Steer, dotée d'un moteur contrôlé par ordinateur, fait son entrée chez Mack avec ce nouveau tracteur autoroutier. Conçu pour réduire les chocs de la route et réduire la fatigue au volant, ce système aide aussi à atténuer les risques de perte de contrôle en cas de crevaison d'un pneu avant.

Mack rehausse aussi son offre de systèmes d'assistance active à la conduite, qui combine une prise en charge du freinage,

de l'accélération et de la direction en cas de risques de collision ou de changement de voie non voulu. Le fabricant a aussi profité du lancement du Pioneer pour créer une toute nouvelle application MyMack, qui permet notamment de déverrouiller les portières, de vérifier l'état du camion et de contrôler l'éclairage et le système de chauffage et climatisation, à partir d'un téléphone intelligent. Le Pioneer est aussi le premier camion Mack à intégrer un système de caméras-rétroviseurs, qui vient partiellement remplacer les rétroviseurs classiques, en attendant que les autorités nord-américaines autorisent, comme en Europe leur remplacement complet par ces caméras et écrans.

Une stratégie commune

Mack, on le sait, fait partie du vaste réseau du groupe Volvo, qui comprend à l'échelle mondiale les équipements de construction Volvo, le motoriste Volvo Penta, les autobus et autocar Prévost et Novabus, les camions Renault en Europe, et bien entendu, les camions Volvo. Le nouveau Pioneer marque un changement dans la stratégie globale du Groupe Volvo en Amérique du Nord. Alors qu'auparavant, les cabines Mack et Volvo étaient résolument distinctes, le Pioneer partage la même cabine fortement modernisée des nouveaux VNL et VNR de Volvo. L'intégration des plus

récentes technologies que l'on retrouve dans les VNL et VNR a aussi été plus rapide avec l'arrivée du Pioneer, qui adopte un ensemble de caractéristiques novatrices en matière de sécurité et d'assistance à la conduite.

Le combat pour accroître les parts de marché des deux

manufacturiers de camions du Groupe Volvo en Amérique du Nord n'est certes pas étranger à cette stratégie d'intégration plus poussée. Respectivement en 5^e et 6^e place au tableau des parts de marché de camions de classe 8, Volvo et Mack espèrent tous deux que leurs nouveaux tracteurs autoroutiers leur permettront de mieux performer au chapitre des ventes. La haute direction s'est fixé l'objectif d'atteindre une part de marché combinée de 25 % pour Mack et Volvo d'ici 2030.

Les carnets de commandes sont déjà ouverts pour le nouveau Mack Pioneer. Le constructeur continuera pour l'instant de produire sa version antérieure de tracteur autoroutier, l'Anthem. Mais on nous promet d'autres annonces dans les prochains mois. [🔗](#)

« Le Mack Pioneer représente
notre engagement envers l'innovation
et l'excellence dans le segment
autoroutier. »

JONATHAN RANDALL
PRÉSIDENT, MACK TRUCKS NORTH AMERICA

Repérer vos remorques

Savez-vous où se trouvent toutes les unités de votre flotte ?

TEXTE JACK KAZMIERSKI



La télématique offre depuis des années aux gestionnaires de flotte la possibilité de suivre leurs véhicules, qu'il s'agisse de berlines, de véhicules légers, de camions de classe 8 ou de tout autre type d'équipement.

Lorsque nous pensons à l'ensemble typique tracteur-remorque, lequel, selon vous, devrait être équipé de télématique : le tracteur ou la remorque ? Un nombre croissant de professionnels de flotte soutiendrait que les deux doivent être surveillés, surtout si vous voulez avoir une image complète de l'emplacement de toutes vos unités en tout temps, et si elles nécessitent votre attention pour une raison ou une autre.

Bien que le suivi des tracteurs ait du sens pour plusieurs raisons, « un nombre croissant de flottes investissent dans la télématique pour leurs remorques également », affirme Stacy Sadar, directrice principale du développement des affaires chez Geotab. « La télématique ne se limite pas à suivre l'emplacement des remorques. Elle vise aussi à optimiser les opérations, renforcer la sécurité et protéger à la fois les véhicules et leur contenu. »

Mme Sadar soutient que le suivi des remorques est devenu une nécessité, surtout ces dernières années, puisque le vol de cargaison est une préoccupation croissante. Selon les statistiques les plus récentes, les vols ont augmenté à deux chiffres, d'une année à l'autre, « et la perte moyenne par incident dépasse maintenant 200 000 \$ à l'échelle nord-américaine », ajoute Mme Sadar.

Paul Washicko, directeur général de l'unité commerciale des solutions télématiques chez CalAmp, convient que la télématique est indispensable pour les remorques. « Je pense que la majorité des nouvelles remorques livrées sont équipées de dispositifs de suivi GPS installés à l'usine », ajoute-t-il.

Optimiser l'efficacité

Au-delà de la prévention des vols, la télématique aide les flottes à améliorer leur efficacité opérationnelle. « Si vous ne savez pas où sont vos remorques », dit Mme Sadar, « vous ne pouvez pas les utiliser. »

Connaître l'emplacement de chaque remorque profite à la fois aux chauffeurs et aux clients, explique Mme Sadar. Pour les chauffeurs, c'est une façon efficace de localiser la remorque qu'ils doivent récupérer. Quant aux clients, cela leur permet de savoir où se trouve leur remorque et d'avoir une estimation précise du temps de livraison.

« L'équipe de répartition utilise ces données pour limiter les différends liés à la facturation, offrir plus de transparence et informer les clients sur la localisation de leurs marchandises », ajoute Mme Sadar.

Selon M. Washicko, plus la flotte est grande, plus le besoin de suivi est important. « Pour une flotte plus petite, ce n'est pas un si gros problème », explique-t-il. « Si vous avez cinq remorques, vous savez à peu près où elles se trouvent. Plus la flotte est importante, plus les difficultés augmentent. La localisation de toutes les remorques n'est pas toujours évidente, et identifier l'emplacement d'une remorque spécifique peut représenter un véritable casse-tête [sans suivi GPS]. »

Plus que des données de localisation

Bien que les données de localisation des remorques soient essentielles, les gestionnaires de flotte peuvent exploiter la puissance de la télématique pour recueillir beaucoup plus d'informations. « Ils peuvent découvrir si les portes de la remorque ont été ouvertes, ils peuvent voir à l'intérieur de la remorque s'ils décident de connecter une caméra, et ils peuvent surveiller l'état de chaque remorque », explique Mme Sadar.

« Le suivi des remorques permet également de prévenir les utilisations non autorisées », souligne M. Washicko.

Selon le type de télématique et de capteurs utilisés, les gestionnaires de flotte peuvent aussi recueillir des données sur l'état des pneus ou des freins. « Ceci nous conduit à la question de l'entretien », indique M. Washicko. « Une remorque peut être dotée d'un système de gonflage automatique des pneus (SGAP), ce qui pourrait vous faire croire que la situation est sous contrôle. Cependant, il reste crucial d'identifier les fuites



OUTLANDER PHEV

SUPER CONTRÔLE INTÉGRAL

LE CONTRÔLE SUR TOUTE ROUTE, PAR TOUT CLIMAT.

EN PRIME :

ABS

Coussins gonflables

Systemes avancés d'aide à la conduite

- Avertisseur de sortie de voie
- Atténuation de collision avant
- Surveillance des angles morts
- Alerte de circulation transversale arrière
- Régulateur de vitesse adaptatif
- Surveillance de l'état du conducteur

Visitez mitsubishi-motors.ca/fr/acheter/parcs
Ou contacter luc.grenier@na.mitsubishi-motors.com



potentielles, puisque les variations constantes de pression accélèrent la détérioration du pneu. »

De plus, la télématique peut alerter le chauffeur et le gestionnaire de tout code d'erreur. « L'accès à ces données diagnostiques est donc important, et les indicateurs d'usure représentent un atout majeur. La détection des vibrations anormales et des variations de température permet également d'anticiper d'éventuels problèmes », précise M. Washicko.

Cachez votre matériel

Comme toutes les solutions télématiques, le suivi d'une remorque nécessite le matériel approprié, y compris des capteurs, et le logiciel qui peut recevoir des données et les traduire en informations exploitables. Mme Sadar dit que le matériel est facile à installer et que les mécaniciens internes de n'importe quelle flotte devraient pouvoir le faire facilement. Pour empêcher les voleurs potentiels de désactiver le matériel connecté à la remorque, Mme Sadar dit qu'il devrait être installé dans un emplacement discret afin qu'il soit caché.

Les avantages du suivi des remorques avec la télématique sont clairs. De plus, la technologie est éprouvée et elle a été utilisée pendant de nombreuses années pour suivre divers véhicules. Mme Sadar recommande aux gestionnaires de flotte d'examiner leurs besoins, de déterminer quel type de données ils souhaitent collecter, puis de choisir un fournisseur de télématique qui leur convient.



Pour empêcher les voleurs de désactiver le matériel télématique, comme ce dispositif de suivi de Geotab, il devrait être installé dans un emplacement discret et difficile d'accès.

« Je suggère ensuite de lancer un projet pilote », ajoute-t-elle. « Installez le système sur un nombre limité de véhicules et observez les performances. Toutefois, sans une compréhension claire de vos besoins spécifiques, il est difficile de concevoir un projet pilote pertinent. »

M. Washicko de CalAmp, en revanche, ne pense pas qu'un projet pilote soit toujours nécessaire, simplement parce que la technologie est éprouvée et que les avantages sont clairs. « Je pense que la technologie est bien comprise, et les gestionnaires de flotte peuvent discuter avec d'autres entreprises similaires pour voir comment ils en tirent parti », dit-il.

Cela dit, il comprend pourquoi certaines flottes voudraient tester les eaux de la télématique avant de s'y plonger complètement. « Si une entreprise opte pour un projet pilote, l'objectif serait plutôt de déterminer comment intégrer cette technologie à leurs opérations et comment distribuer efficacement les informations recueillies au sein de leur organisation », dit-il. « Il ne viserait pas à évaluer la performance du service, car celle-ci est déjà prouvée. »

Flottes & Mobilité

VOUS AIMEZ VOTRE LECTURE ?

S'ABONNER →

abonnement.fleetmobility.ca/

Les services routiers d'urgence de Canvec

Si l'on devait résumer en un mot l'entreprise Canvec, basée à Montréal, on évoquerait la polyvalence des services qu'elle offre à ses clients, dont les activités nécessitent des solutions de transport lourd efficaces.

TEXTE MICHEL BEAUNOYER



OUTLANDER PHEV

SUPER CONTRÔLE INTÉGRAL

LE CONTRÔLE SUR TOUTE ROUTE, PAR TOUT CLIMAT.

EN PRIME :

ABS

Coussins gonflables

Systemes avancés d'aide à la conduite

- Avertisseur de sortie de voie
- Atténuation de collision avant
- Surveillance des angles morts
- Alerte de circulation transversale arrière
- Régulateur de vitesse adaptatif
- Surveillance de l'état du conducteur

Visitez mitsubishi-motors.ca/fr/acheter/parcs
Ou contacter luc.grenier@na.mitsubishi-motors.com



Fondée en 1990, Canvec avait pour mission première de louer des semi-remorques de toutes catégories aux entreprises de commerce de détail, de transport ainsi qu'aux institutions. Aujourd'hui, force est de constater que cette entreprise familiale a remarquablement élargi son champ d'action et offre aux gestionnaires un accompagnement beaucoup plus complet, notamment grâce à son service de dépannage et d'entretien.

« Nous avons bâti notre entreprise sur la location, à court et long terme, de semi-remorques ouvertes, sèches ou réfrigérées », explique Danny Lefebvre, président de l'entreprise. « Mais en 2017, nous avons lancé sur le territoire québécois un service de dépannage d'urgence, permettant aux camionneurs de nous rejoindre 24 heures sur 24 et sept jours par semaine en cas de problème sur la route. Ce service s'applique à nos

clients pour les semi-remorques, mais également à tous les véhicules lourds, peu importe leurs problèmes. »

Un service en forte demande

En fait, le service routier s'est avéré tellement populaire qu'il est devenu le fer de lance des opérations et une source de fierté pour l'organisation. À tel point que l'offre couvre maintenant toute l'Amérique du Nord. Des partenaires triés sur le volet veillent à assurer le service hors du Québec et de l'Ontario, territoires couverts par les unités mobiles de Canvec.

« Qu'il s'agisse d'un conducteur québécois victime d'une crevaison le long d'une autoroute en Arizona ou d'un chauffeur ontarien en panne au Québec, nous les accompagnons, dans leur langue, dans des délais aussi serrés que possible », explique le président. « À ce chapitre, pas de fausses pro-



L'entreprise montréalaise offre aussi la location de camions et de semi-remorques sur les marchés québécois et ontariens.

PHOTOS CANVEC



Les fourgonnettes de service sont entièrement équipées dans les ateliers de Canvec.

messes, nous disons à l'opérateur exactement comment et quand notre aide sera déployée. »

Ici, au Québec et en Ontario, ces équipes d'intervention rapide sillonnent autoroutes, routes et, au besoin, rangs de campagne à bord de l'une des 35 fourgonnettes de service aux couleurs de Canvec. On parle ici de Sprinter de Mercedes, de GMC Savana ou encore de fourgons Ford E450, chargés des outils et des pièces nécessaires pour répondre aux appels de détresse des routiers. L'importance ici est l'autonomie et l'optimisation des espaces, notamment pour réduire le poids du véhicule. Mentionnons que la possibilité de migrer graduellement vers des véhicules électriques est à l'étude par la direction de cette entreprise, très soucieuse de son empreinte carbone et de celle de ses clients. Ces véhicules de service servent également à prodiguer les soins nécessaires à l'entretien préventif des semi-remorques et camions loués par des clients. Par exemple, si un véhicule lourd est immobilisé chez un client, Canvec enverra une unité mobile pour faire tout type de réparation qui concerne soit un camion, une semi-remorque ou un liftgate (monte-charge).

Une répartition efficace des unités

« Nous avons un service de répartition hors pair », souligne M. Lefebvre. « Nous voulons nous assurer que nos clients n'ont pas de problème avec nos équipements, connaissant les effets dévastateurs des temps d'arrêt sur la rentabilité de leurs opérations. Souvent, ces entretiens et réparations sont réalisés lorsque le véhicule est à l'arrêt, sans que le chauffeur ne s'en rende compte. »

À noter que les fourgonnettes de service de dépannage sont modifiées et équipées par les équipes techniques du ga-

rage de la maison mère. C'est d'ailleurs dans cet atelier, que M. Lefebvre souhaite désormais agrandir, afin que les entretiens plus importants soient réalisés. « La demande est forte de la part de nos clients, qui souhaitent que nous prenions en charge l'entretien de leurs camions lourds. Dans un contexte où la main-d'œuvre qualifiée se fait rare, nous comprenons l'importance de ce besoin et souhaitons consacrer davantage d'espace à ces réparations avec nos mécanicien(ne)s. »

Cellulaire et tablette

L'entreprise Canvec a également connu son virage numérique au fil des ans, qui ne date pas d'hier. Par exemple, toutes les transactions sont dématérialisées depuis maintenant une dizaine d'années. Ici, la tablette numérique et le téléphone cellulaire offrent la combinaison flexible idéale.

L'entreprise veut aller plus loin en mettant en place, entre autres, un outil de communication géolocalisé qui indiquera au camionneur en panne le temps estimé d'arrivée de l'unité de service. Il pourra suivre les secours comme on suit un colis.

Le service routier de réparation d'urgence est accessible à tous les opérateurs de camions lourds, qu'ils soient clients ou non. « Si le camionneur a un compte chez nous, la facturation est automatique. Si un inconnu nous appelle à l'aide, nous irons, assurément et les frais seront portés à sa carte de crédit », indique le président. Ce dernier précise que le dépannage des transporteurs est sa meilleure carte de visite. « Nous pouvons lui proposer de lui louer une semi-remorque ou un camion récent si ses équipements sont en fin de vie et risquent des pannes à répétition », illustre M. Lefebvre, mentionnant l'approche à 360 degrés de son entreprise. [O](#)

Les pannes fréquentes

Il ne fait aucun doute que les équipes mobiles de dépannage de Canvec doivent en voir de toutes les couleurs. Cependant, un survol des pannes les plus fréquentes auxquelles ses techniciens doivent remédier révèle souvent des problèmes évitables par un bon entretien préventif. Parmi les cas fréquents, on retrouve les fusibles, les servofreins, les conduites de carburant ou d'air gelées en hiver, le système de suralimentation, l'alternateur, les connexions électriques et les disjoncteurs, les systèmes pneumatiques et de freinage, la suspension, le radiateur et ses fluides, ainsi que les systèmes ABS et les essuie-glaces. Les crevaisons arrivent loin derrière.



OUTLANDER PHEV

SUPER CONTRÔLE INTÉGRAL

LE CONTRÔLE SUR TOUTE ROUTE, PAR TOUT CLIMAT.

EN PRIME :

ABS

Coussins gonflables

Systèmes avancés d'aide à la conduite

- Avertisseur de sortie de voie
- Atténuation de collision avant
- Surveillance des angles morts
- Alerte de circulation transversale arrière
- Régulateur de vitesse adaptatif
- Surveillance de l'état du conducteur

Visitez mitsubishi-motors.ca/fr/acheter/parcs
Ou contacter luc.grenier@na.mitsubishi-motors.com



Camion Lourd et Spécialité

Focus pneu



Arrêt. Départ. Virage. Tournant. Répétez.

Ne lésinez pas sur la qualité lorsque vous magasinez des pneus pour camions à ordures et de recyclage, car ils vont subir un traitement brutal.

TEXTE JACK KAZMIERSKI

Peu de pneus pourraient résister au type d'abus que les pneus de camions à déchets doivent endurer quotidiennement. Bridgestone résume bien la situation avec ces mots : « Arrêt. Départ. Virage. Tournant. Puis recommencer encore et encore, sauf que chaque arrêt est un peu différent. »

Mais ce n'est pas tout ! Comme l'explique James McIntyre, vice-président principal des ventes au Canada / Développement de produits Amérique du Nord chez Sailun Tire Americas : « Les opérateurs de camions à ordures et de recyclage font face à plusieurs défis, notamment l'usure des pneus, les crevaisons et les dommages, la surcharge ou la répartition inégale de la charge. » Gus Liotta, directeur général des ventes commerciales - Canada chez Goodyear, est d'accord. « Les camions de collecte connaissent certaines des conditions d'exploitation les plus difficiles de l'industrie du camionnage commercial », dit-il. « Ils font face à des environnements à forte abrasion qui impliquent des arrêts, des départs et des virages fréquents, souvent sur des surfaces jonchées de débris. L'exposition constante à des charges lourdes et à des objets tranchants augmente le risque de crevaisons et d'usure accélérée des pneus. »

Si ce n'était pas assez exigeant, M. Liotta note que les conditions au Canada sont encore plus difficiles. « Les parcs de véhicules canadiens doivent affronter des conditions hivernales rigoureuses et des parcours difficiles, ce qui accentue le besoin



Double Coin RR716

Le Double Coin RR716 est un pneu haut de gamme toutes positions destiné aux secteurs de la collecte des déchets et de l'assainissement. Sa conception comprend un composé double — couche inférieure dissipant la chaleur et couche supérieure résistante à l'abrasion — ainsi qu'une structure durable avec protection latérale renforcée contre les dommages de bordure tout en optimisant la rechapabilité.

de pneus offrant une durabilité supérieure, une adhérence améliorée et une performance toutes saisons », ajoute-t-il.

Construits robustes

Pour résister à un tel traitement, les pneus pour camions de collecte de déchets et de recyclage doivent être robustes. « Nous devons concevoir ces pneus en tenant compte d'une utilisation extrême », explique Mike Matesic, gestionnaire de segment de produit, TBR chez Dynamic Tire. « Nous devons améliorer les structures des pneus pour qu'elles puissent encaisser les multiples torsions, les pressions latérales, la répétition des arrêts et des départs, ainsi que les fluctuations de poids que subit chaque pneu quand des charges lourdes de déchets sont hissées dans le camion. »

Les motifs de bande de roulement doivent également être optimisés pour gérer toutes ces contraintes, ajoute M. Matesic. « Si vous regardez les pneus utilisés pour les applications de transport longue distance, ils ont un motif de nervures constant et un placement stratégique des blocs de bande de roulement et des lamelles », explique-t-il. « Toutefois, si le pneu de collecte présente une quantité comparable ou plus importante de lamelles, il se déchirera, et si le bloc extérieur de la bande de roulement ne dispose pas d'un épaulement résistant avec une structure consolidée, des fissures apparaîtront dans les pavés de la bande de roulement, pour ne citer que quelques problèmes possibles. »


Ces pneus ont également un indice de charge amélioré, note M. Matesic, « et les motifs de bande de roulement doivent être capables de gérer toutes les torsions et tous les virages auxquels ils sont exposés. »

M. Matesic insiste aussi sur l'importance d'une structure de pneu suffisamment résistante pour permettre le rechapage.

Sans compromis

Si un gestionnaire de parc de véhicules songeait à réduire les coûts en matière de qualité et à équiper ses camions à ordures ou de recyclage de pneus insuffisamment résistants pour supporter ces conditions extrêmes, M. Matesic souligne que cette approche est tout simplement à proscrire. Ces camions opèrent selon des calendriers rigoureux, leur chargement doit être collecté dans les délais serrés, et faire face à un pneu crevé quand ils sont en service n'est tout simplement pas envisageable.

Robert Vetter, vice-président des ventes de l'Est du Canada chez Huayi Tire Canada/Double Coin, convient que le compromis n'est pas une option. « Ils nécessitent un pneu adapté spécifiquement à leur utilisation et qui performe adéquatement dans leurs conditions de travail », affirme-t-il. « Dans ce segment, l'usure prononcée de la bande de roulement et les abrasions importantes des flancs constituent des conditions d'opération habituelles. » Donc, la prochaine fois que vous magasinez des pneus pour camions de collecte pour votre parc automobile, considérez toute l'ingénierie qui a dû être investie dans la conception et la construction de ces pneus pour qu'ils puissent survivre aux exigences qui leur sont imposées jour après jour.

Conçus pour endurer les conditions extrêmes quotidiennes, les pneus pour camions à déchets sont les héros méconnus de l'industrie des ordures et du recyclage, aidant les parcs de véhicules à accomplir leur travail dans certaines des conditions les plus extrêmes auxquelles tout parc de camions doit faire face. 



Goodyear Endurance WHA

Le pneu Goodyear Endurance WHA est un produit phare dans le segment des déchets et du recyclage. Il présente des protecteurs de flanc en bardeaux pour résister aux frottements, ainsi qu'un système intégrant ceinture d'acier et structure optimisant le rechapage, doté de quatre amples rainures circonférentielles garantissant la traction sur surfaces mouillées, enneigées et sèches lors des nombreux arrêts/départs des camions à ordures.



Rovelo RDM3

Conçu pour les autoroutes et les surfaces routières mixtes, le pneu Rovelo RDM3 est développé pour les applications de service mixte à haute abrasion avec un composé résistant aux coupures/entailles. L'épaulement robuste et la configuration spéciale des blocs de roulement garantissent une protection contre l'usure abrasive lors des mouvements répétés de torsion et de virage. Les éjecteurs de pierres au fond des rainures réduisent considérablement les dommages liés aux débris routiers.

Le dilemme du carburant mixte

Procédez à des tests préalables avant d'investir massivement dans les carburants alternatifs pour votre parc automobile.

TEXTE JACK KAZMIERSKI

En mars de cette année, lors d'une conférence de presse conjointe, KAG Canada et Innovative Fuel Systems (IFS) ont annoncé que KAG Canada testait un camion lourd à double carburant hydrogène-diesel propulsé par la plateforme technologique multicarburant (MFTP) brevetée d'IFS.

De plus, depuis plus de trois ans et demi, KAG Canada utilise ce même système MFTP avec du gaz naturel, ce qui a permis de réduire les émissions et de réaliser des économies moyennes de 15 % sur les coûts de carburant.

Le système MFTP est un dispositif de modernisation qui peut être utilisé sur les camions lourds pour permettre à un moteur diesel de réduire sa consommation de carburant diesel en combinant le diesel avec divers carburants à combustion plus propre, notamment le gaz naturel comprimé (GNC), le gaz naturel renouvelable (GNR), et comme mentionné ci-dessus, même l'hydrogène.

La longue histoire de KAG

Ce qui a débuté comme un petit parc de véhicules basé à Moose Jaw, en Saskatchewan, en 1964, a connu une croissance exponentielle au cours des 60 dernières années. Aujourd'hui, KAG Canada possède environ 1 200 tracteurs routiers et 2 700 remorques spécialisées, tous utilisés pour le transport de marchandises en vrac, explique Chris Chapman, vice-président des services de parc automobile chez KAG Canada.

Comme la plupart des entreprises, KAG se préoccupe de son empreinte carbone et de la nécessité de réduire sa consommation de carburant et ses coûts. Dans cette optique, l'entreprise expérimente avec des carburants alternatifs, ce qui l'a amenée à s'intéresser au système à double carburant d'IFS.

« Actuellement, nous avons six unités à double carburant, trois dans l'est du Canada et trois dans l'ouest canadien », précise M. Chapman. « Le système que nous utilisons est une adaptation des moteurs diesel existants, donc vous avez toujours du carburant diesel et vous utilisez toujours un moteur diesel. Vous ajoutez simplement un réservoir supplémentaire pour le gaz naturel. »



(De gauche à droite) Chris Chapman, vice-président des services de parc automobile chez KAG Canada; Leland Oberst, président et chef de la direction d'IFS; Brian Jean, ministre de l'Énergie et des Minéraux de la province canadienne de l'Alberta.

En ce qui concerne la modification proprement dite du camion, M. Chapman explique que les gestionnaires de parc de véhicules peuvent choisir soit de retirer l'un des réservoirs de diesel existants du camion et de le remplacer par un réservoir de gaz naturel, soit de conserver les deux réservoirs de diesel sur le camion et d'ajouter un réservoir de gaz naturel à l'arrière de la cabine.

Les débuts

L'expérience de KAG avec le gaz naturel a débuté en 2021. « Au départ, nous avions cinq camions, puis nous en avons ajouté un autre », raconte Chapman. IFS fournit à l'entreprise des ensembles de conversion qui sont installés sur chaque camion, et le responsable précise qu'il en a d'autres en commande, souhaitant munir plus de véhicules de cette technologie à double carburant. « Nous avons mené à bien le projet pilote et démontré l'efficacité de la technologie », affirme-t-il. « Nous avons aussi établi que nous réaliserons des économies et que l'investissement est justifié en termes de coût total de possession. »

De plus, M. Chapman note que l'investissement dans cette technologie est rentable, indépendamment de l'obtention d'un soutien gouvernemental. Le seuil de rentabilité est atteint en environ deux à trois ans avec des subventions gouvernementales, contre cinq à six ans sans soutien externe. « Nous conservons nos camions pendant approximativement cinq ou six ans avant de procéder à leur remplacement », précise-t-il. « Cette approche est particulièrement avantageuse puisque

PHOTOS KAG CANADA



OUTLANDER PHEV

SUPER CONTRÔLE INTÉGRAL

LE CONTRÔLE SUR TOUTE ROUTE, PAR TOUT CLIMAT.

EN PRIME :

ABS

Coussins gonflables

Systèmes avancés d'aide à la conduite

- Avertisseur de sortie de voie
- Atténuation de collision avant
- Surveillance des angles morts
- Alerte de circulation transversale arrière
- Régulateur de vitesse adaptatif
- Surveillance de l'état du conducteur

Visitez mitsubishi-motors.ca/fr/acheter/parcs
Ou contactez luc.grenier@na.mitsubishi-motors.com





les ensembles d'IFS peuvent être démontés des véhicules lorsque nous souhaitons les revendre, puis réinstallés sur la nouvelle génération de camions. L'investissement initial dans ces ensembles étant déjà amorti, nous réalisons des économies intégrales sur le prochain parc de véhicules. »

Empreinte carbone vs réalité

Bien que M. Chapman admette que l'un des objectifs que KAG avait en tête en investissant dans cette technologie était de réduire l'empreinte carbone de l'entreprise, il note qu'on ne peut pas toujours aller de l'avant avec des technologies plus écologiques sans tenir compte de tous les facteurs.

« Même si la réduction de l'empreinte carbone demeure prioritaire », précise-t-il, « l'objectif est d'y parvenir sans affecter la capacité de charge ni la fiabilité opérationnelle. La dernière chose que vous voulez, c'est de transformer entièrement votre parc de véhicules pour qu'il fonctionne au gaz naturel ou à l'hydrogène, puis de découvrir que cette technologie est une impasse. Le résultat : un parc de camions devenu obsolète et inexploitable. »

KAG a d'abord opté pour des technologies à double carburant alliant diesel et GNC, une formule éprouvée et déployée depuis plusieurs années. L'association diesel-hydrogène, en revanche, présente des défis bien différents.

« Notre période d'essai avec l'hydrogène s'est déroulée de novembre dernier à mars de cette année », dit M. Chapman. « Notre intention était d'établir une comparaison avec le gaz na-

tural, d'en vérifier l'aspect pratique et de confirmer sa compatibilité avec nos opérations. » Malgré des résultats techniques satisfaisants et une technologie fonctionnant conformément aux spécifications, KAG a conclu que ce n'était pas l'approche à double carburant qui leur convenait, du moins pas pour l'instant.

« Le coût de l'hydrogène représente un obstacle majeur », admet M. Chapman. « Son prix est quatre à cinq fois supérieur à celui du gaz naturel, ce qui prolonge considérablement la période d'amortissement de l'investissement. »

Les camions alimentés au GNC et à l'hydrogène ont tous deux très bien fonctionné, ajoute M. Chapman, et la charge utile était comparable. « Les deux ont fonctionné comme un camion commercial devrait le faire », ajoute-t-il. « Le problème était le manque de stations de ravitaillement en hydrogène et le fait qu'un ingénieur devait ravitailler les camions parce que les chauffeurs n'étaient pas autorisés à le faire eux-mêmes. »

La praticité était un enjeu majeur puisque les stations de ravitaillement en hydrogène sont très rares. En revanche, selon M. Chapman, le réseau d'approvisionnement en gaz naturel est bien meilleur et les chauffeurs peuvent remplir les réservoirs eux-mêmes.

Facilité d'utilisation

En ce qui concerne le mélange de diesel avec du gaz naturel, le processus ne pourrait être plus simple. Une fois les ensembles à double carburant installés, les chauffeurs n'ont qu'à faire le plein. Ils n'ont jamais besoin d'actionner un interrupteur et ne remarquent jamais de différence dans la façon dont les camions fonctionnent.

« Les chauffeurs reçoivent une formation spéciale sur la manière de faire le plein avec du GNC, autrement, c'est comme un camion normal », explique M. Chapman. « Le démarrage ne diffère pas d'un camion standard, la conduite reste familière, la puissance est conservée, et même le bruit du moteur en marche reste identique. »

La seule chose que les chauffeurs doivent garder à l'esprit est qu'ils doivent se souvenir de faire le plein correctement. « Il faut remplir ces camions avec du diesel et du gaz naturel », explique M. Chapman. « Si vous manquez de diesel, le camion s'arrête. Il ne fonctionnera pas au gaz naturel seul. Mais si vous manquez de gaz naturel, vous pouvez toujours rouler au diesel. »

M. Chapman souligne qu'il ne s'agit pas d'un moteur 100 % au gaz naturel. « C'est un moteur diesel avec du gaz naturel injecté dedans », dit-il. En d'autres termes, le diesel est mélangé avec le gaz naturel à l'intérieur de chaque cylindre, ce qui réduit la quantité de carburant diesel nécessaire.



OUTLANDER PHEV

SUPER CONTRÔLE INTÉGRAL

LE CONTRÔLE SUR TOUTE ROUTE, PAR TOUT CLIMAT.

EN PRIME :

ABS

Coussins gonflables

Systemes avancés d'aide à la conduite

- Avertisseur de sortie de voie
- Atténuation de collision avant
- Surveillance des angles morts
- Alerte de circulation transversale arrière
- Régulateur de vitesse adaptatif
- Surveillance de l'état du conducteur

Visitez mitsubishi-motors.ca/fr/acheter/parcs
Ou contacter luc.grenier@na.mitsubishi-motors.com



Brian Jean, ministre de l'Énergie et des Minéraux de la province canadienne de l'Alberta, s'est exprimé lors de la conférence de presse conjointe organisée par KAG Canada et Innovative Fuel Systems.

La vision globale

En ce qui concerne la réduction de l'empreinte environnementale de l'entreprise, M. Chapman affirme qu'il a plusieurs projets en cours. Bien que l'installation de ces dispositifs à double carburant sur un camion représente un investissement de 60 000 à 80 000 \$, il estime que la dépense est pleinement justifiée. « Nous avons déjà commandé d'autres ensembles pour le gaz naturel », précise-t-il, « ce qui confirme notre engagement dans cette direction. » De plus, M. Chapman envisage d'autres sources de carburant diesel. « Nous allons nous

associer à des compagnies pétrolières qui ont développé du carburant diesel à faible teneur en carbone », dit-il. « Combiner du carburant diesel à faible teneur en carbone avec du GNC devrait être un mélange intéressant. »

Il investit également dans des moyens de réduire la marche au ralenti, d'améliorer l'aérodynamisme et d'améliorer la résistance au roulement avec des pneus vérifiés SmartWay. « Tout cela fait partie de notre initiative ESG plus large », conclut M. Chapman, « et nous sommes fiers de toutes les mesures que nous prenons. »



Actuellement, KAG Canada possède six camions à double carburant dans son parc automobile, et d'autres sont en commande.



envolve



**MENEZ LA CHARGE VERS L'AVENIR AVEC
NOTRE GAMME ENTIÈREMENT ÉLECTRIQUE.**



COMMERCIAL
ÉLITE

Il n'y a rien qui ne compte plus que votre entreprise, et personne ne le comprend mieux que votre concessionnaire Chevrolet Commercial Élite. Ce printemps, nous sommes là pour vous aider à renforcer votre parc de véhicules.

Visitez votre concessionnaire Chevrolet Commercial Élite pour en savoir plus.

Modèles Chevrolet Equinox EV LT 2025, Chevrolet BrightDrop 400 2025, Chevrolet Silverado EV Work Truck 2025 Autonomie prolongée et Chevrolet Blazer EV LT 2025 présentés.



Quand les chiffres parlent d'eux-mêmes.

Mettre à jour votre parc automobile n'est pas une question d'émotions. C'est une question de stratégie. Vous avez des objectifs à atteindre, des résultats à livrer, et chaque décision doit rapporter. Tout est une affaire de chiffres, et Subaru livre la marchandise. Avec des performances éprouvées, une fiabilité de renom et un historique incontestable en matière de sécurité, les chiffres parlent d'eux mêmes. **Faisons le calcul ensemble.**

OUTLANDER PHEV

SUPER CONTRÔLE INTÉGRAL

LE CONTRÔLE SUR TOUTE ROUTE, PAR TOUT CLIMAT.

EN PRIME :

ABS

Coussins gonflables

Systemes avancés d'aide à la conduite

- Avertisseur de sortie de voie
- Atténuation de collision avant
- Surveillance des angles morts
- Alerte de circulation transversale arrière
- Régulateur de vitesse adaptatif
- Surveillance de l'état du conducteur

Visitez mitsubishi-motors.ca/fr/acheter/parcs
Ou contacter luc.grenier@na.mitsubishi-motors.com



(sc)
Sécurité
du conducteur

(ctp)
Coût total de possession



(vre)
Valeur de
revente élevée

(see)
Service et entretien
par des experts

$(ctp) + (sc) + (see) + (vre) =$

vive la
différence^{sc} dans
votre entreprise

