



Flottes & Mobilité

SEPTEMBRE 2025 / VOL 1 / NO 4 / 6,95\$

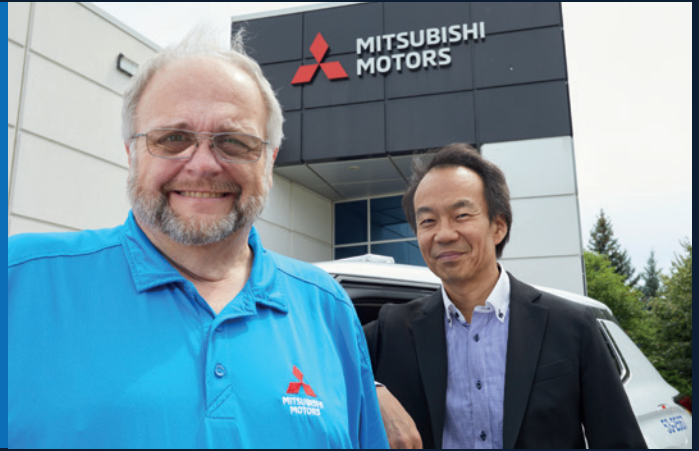
Propulsé par  AUTOSPHERE MEDIA

Gestion | Télématique | Carburants alternatifs | Nouvelles Technologies | Entretien

Véhicule Léger

Mitsubishi

Priorité aux parcs



Véhicule Moyen

Ford F-650 et F-750

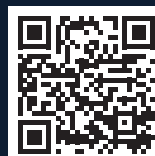
Robustes, durables et polyvalents



Camion Lourd et Spécialité

Camions de pompier

Ces merveilles qui sauvent des vies



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

SÉCURITÉ D'ABORD

CONFORT À BORD

Caractéristiques de pointe qui mettent l'accent sur la sécurité dans toutes les conditions

Outlander

Caractéristiques de sécurité comprises :

- ▲ 11 coussins gonflables
- ▲ 7 modes de conduite
- ▲ Assistance au maintien de voie + Avertisseur de sortie de voie
- ▲ Atténuation de collision avant
- ▲ Surveillance des angles morts
- ▲ Alerte de circulation transversale arrière

En prime :

Bluetooth et intégration d'Apple CarPlay sans fil et d'Android Auto



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





Véhicule Léger

- 6** À la une | Mitsubishi
Priorité aux parcs
- 10** Coin de Katie
Une transition harmonieuse vers les VÉ
- 11** Perspectives de parc automobile *Par Chris Hill*
L'avenir des VÉ
- 12** Dossier spécial | Sécurité et prévention des risques
ADAS et télématique : deux leviers pour des flottes plus sûres, plus rentables
- 14** Parc en vedette | Flotte UAP
Entre innovation, sécurité et service client
- 16** Entrevue
Passer à l'électrique sans fausse note
- 18** Essai routier | Mercedes-Benz eSprinter 2025
Un choix à considérer
- 20** Écho de l'association | NAFA Québec *Par Guillaume Poudrier*
Gardons le cap

- 22** À la une | Ford F-650 et F-750
Robustes, durables et polyvalents
- 26** Dossier spécial | Véhicule d'urgence
Solutions électriques
- 28** Dossier spécial | Télématique
Télématique : au service des secours
- 30** Nouveaux produits
Performance garantie !



Véhicule Moyen

- 32** À la une | Camions de pompier
Ces merveilles qui sauvent des vies
- 36** Focus pneu
Les trois R
- 38** Actualité
Une révision appréciée des normes EPA 2027
- 40** Technologie
La technologie de pointe derrière le rechapage de pneus commerciaux
- 42** Événement
Tournée Michelin



Camion Lourd et Spécialité

Que feriez-vous?

Votre parc resterait-il écologique si les règles gouvernementales venaient à changer ?

TEXTE JACK KAZMIERSKI

En page 38 de ce numéro de *Flottes&Mobilité*, vous trouverez un article sur les projets de l'Environmental Protection Agency (EPA) visant à réviser, voire à abandonner, la prochaine série de règles sur les émissions de gaz à effet de serre (GES) applicables aux camions.

Le reportage met en lumière les réactions de dirigeants et d'intervenants du secteur. Certains saluent la décision, alors que d'autres ont choisi de poursuivre leurs initiatives vertes, indépendamment de la position de l'EPA.

Même si les entreprises canadiennes ne sont pas soumises aux règles de l'EPA (sauf si elles exploitent un parc aux États-Unis), la possibilité pour un gouvernement de modifier une obligation ou d'adopter une nouvelle idéologie à sa guise soulève une question intéressante : que feriez-vous si les règles changeaient ici, au Canada ?

Se contenter de respecter la loi?

La réponse dépend de ce qui motive les initiatives écologiques de votre organisation. Est-ce par simple conformité à la loi ? Ou parce que vous êtes réellement préoccupé par l'environnement et prêt à réduire l'impact de votre organisation sur la planète ?


Il est vrai que ces décisions ne peuvent être prises en vase clos et que les coûts doivent être soigneusement évalués. La question est de savoir si votre engagement envers l'environnement est véritable ou simplement conditionné par les règles en place.

Si votre organisation est résolue à rendre son parc plus écologique, vous trouverez sans aucun doute matière à réflexion dans ce numéro. Nous y proposons un dossier sur les meilleures pratiques pour électrifier un parc de véhicules, ainsi qu'un article détaillé sur le rechapage de pneus commerciaux. Cette solution permet non seulement de réaliser des économies, mais aussi de réduire l'empreinte environnementale de votre parc.

Le cas des VÉ

Cela dit, nous ne suggérons pas que tous les parcs doivent absolument se lancer dans l'électrification, ni que les véhicules électriques représentent LA solution à toutes les préoccupations environnementales. Il existe d'autres options, d'autres façons de réduire l'impact de votre parc.

Le cas des VÉ

Notre couverture se veut équilibrée. Les experts que nous avons interrogés s'accordent à dire que les véhicules électriques conviennent dans certains cas, mais pas dans d'autres. Chaque organisation doit donc évaluer les options, mesurer l'impact financier et peser soigneusement le pour et le contre. L'étape décisive consiste à déterminer quels véhicules répondent le mieux à ses besoins et quelles politiques mettre en place pour réellement réduire, réutiliser ou recycler. 

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

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 et Daniel Rufange

Chroniqueurs Guillaume Brossard et Chris Hil

PUBLICITÉ

Directrice nationale des ventes Stéphanie Massé

Gestionnaires de comptes nationaux Luc Champagne, Lisa Marchese et Audrey Mc Craw

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

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





**MITSUBISHI
MOTORS**



Mitsubishi Motor Sales of Canada

Priorité aux parcs

Le nouveau président et chef de la direction de Mitsubishi a fait des clients du parc automobile une priorité au Canada.

TEXTE JACK KAZMIERSKI

Cette année, Mitsubishi Motor Sales of Canada (MMSCAN) s'est distinguée en annonçant d'importantes mises à jour de sa gamme de véhicules et l'arrivée d'un tout nouveau véhicule électrique à batterie (VÉB) prévu pour l'année-modèle 2027. L'entreprise a également présenté de nouveaux objectifs pour développer son portefeuille de parcs automobiles.

« Tous les clients sont importants pour Mitsubishi Motors au Canada, précise M. Kenichi Kawaji, nouveau président et chef de la direction de MMSCAN. Toutefois, le développement de notre portefeuille de parcs constitue un enjeu majeur, puisqu'il ouvre de nouvelles perspectives de marché. C'est pourquoi j'en ai fait une priorité. Nous observons également que certains conducteurs et gestionnaires découvrent notre marque par le biais de leur expérience professionnelle. Les ventes de parc peuvent ainsi contribuer à dynamiser nos ventes au détail. »

Outre une gamme de produits fraîchement revue et l'arrivée d'un tout nouveau véhicule électrique à batterie, M. Kawaji assure que les clients de parc bénéficieront d'un service exemplaire et de stocks suffisants pour honorer toutes les commandes. ➔

Luc Grenier, gestionnaire, Parc/VIP en compagnie de Kenichi Kawaji, président et chef de la direction de MMSCAN.

« Je peux affirmer sans réserve que les clients du parc automobile continueront de bénéficier d'un service irréprochable. Nous disposons désormais d'un inventaire accru et d'espaces d'entreposage supplémentaires, ce qui nous permet d'honorer même les commandes de parc les plus importantes », souligne M. Kawaji.

M. Kawaji entend aussi convaincre des clients de parc restés jusqu'ici fidèles à d'autres marques. « J'aimerais que les entreprises qui ne nous considéraient pas auparavant songent désormais à inclure les VUS Mitsubishi dans leurs listes de sélection. La diversité de nos formats, de nos versions et de nos prix, conjuguée à notre valeur reconnue, à notre fiabilité et à notre garantie fait de nous un choix solide pour les parcs », ajoute-t-il.

2026 Outlander PHEV

MMSCAN a récemment dévoilé des nouveautés et des améliorations pour sa gamme 2026, en mettant l'accent sur les technologies de groupe motopropulseur, l'autonomie électrique et le design.

Selon MMSCAN, ces améliorations ont été apportées à la suite des commentaires des clients, de leurs concessionnaires et des médias automobiles.

L'Outlander PHEV 2026, dont la sortie est prévue au premier trimestre, est doté d'un habitacle redessiné et d'une insonorisation nettement améliorée. Le résultat : un espace passager plus accueillant et plus serein.

Parmi les autres améliorations, on retrouve de nouveaux matériaux et de nouvelles couleurs, ainsi que des sièges avant chauffants et ventilés. La console centrale a également été repensée, avec un rangement d'accoudoir plus spacieux, de nouveaux porte-gobelets et un support de recharge pour téléphone redessiné. De série, l'Outlander PHEV est désormais équipé d'un système audio Dynamic Sound Yamaha et d'un écran d'infodivertissement de 12,3 pouces.

L'Outlander PHEV 2026 adopte aussi une nouvelle calandre, des pare-chocs avant et arrière redessinés, de nouvelles roues de 18 et 20 pouces, ainsi qu'une batterie de plus grande capacité qui renforce son autonomie électrique. Les ingénieurs de Mitsubishi Motors ont revu les paramètres des pneus et ajusté la suspension. Ces améliorations optimisent la maniabilité et le confort de roulement, pour une conduite plus sécuritaire et plus rassurante.

2026 Outlander

Disponible au quatrième trimestre de 2025, l'Outlander propose désormais un nouveau groupe motopropulseur hybride léger,



Kenichi Kawaji est le nouveau président et chef de la direction de Mitsubishi Motor Sales of Canada.

conçu pour accroître performance et efficacité. Le nouveau moteur 4 cylindres turbocompressé de 1,5 L développe plus de couple et procure de meilleures accélérations que l'ancien 2,5 L.

2026 Eclipse Cross et RVR

L'Eclipse Cross 2026 apporte quelques ajustements selon les versions. La GT, par exemple, propose désormais le démarrage à distance à la place de la navigation intégrée, un changement pensé pour faciliter la vie des conducteurs. Ce modèle est déjà disponible, et le système Super All-Wheel Control (S-AWC) demeure de série sur toute la gamme.

Attendu pour le quatrième trimestre de 2025, le RVR 2026 se présente comme le modèle au meilleur rapport qualité-prix de la marque dans le segment des VUS sous-compacts. Le système All-Wheel Control (AWC) est proposé de série sur toutes les versions, à l'exception de la version ES d'entrée de gamme avec traction avant. Certaines dotations ont par ailleurs été revues selon la version.

Nouveau véhicule électrique à batterie

L'annonce phare porte sur l'arrivée d'un nouveau véhicule électrique à batterie que Mitsubishi prévoit de lancer aux États-Unis et au Canada en 2026, comme modèle 2027. Pour l'instant, le constructeur ne dévoile pas encore tous les détails, en particulier le nom du véhicule, mais un récent communiqué a donné quelques indications.



Ce nouveau VÉB sera lancé en partenariat avec Nissan Motor Co. Mitsubishi a aussi confirmé qu'il sera basé sur la prochaine génération de la Nissan LEAF.

« Nous pensons que les Canadiens souhaitent aujourd'hui disposer d'un éventail d'options en matière de groupes motopropulseurs, a indiqué M. Kawaji. L'ajout d'un véhicule électrique à batterie à notre gamme nous permettra d'offrir à la fois des moteurs à combustion, des hybrides rechargeables et des véhicules 100 % électriques, afin que nos clients puissent choisir la technologie la mieux adaptée à leurs besoins. »

Selon MMSCAN, l'arrivée d'un VÉB dans la gamme marque une nouvelle étape du plan d'affaires nord-américain *Momentum 2030*, qui fixe des objectifs ambitieux en matière d'électrification. Une perspective intéressante pour les parcs qui se sont fixé des objectifs ESG précis et dont les choix de véhicules privilégient l'électrification et les énergies renouvelables.

La GTAA écologise son parc

L'un de ces parcs plus écologiques est celui de la *Greater Toronto Airports Authority* (GTAA), dirigé par M. Jonathan Stuart, gestionnaire des systèmes de parc. « Nous faisons des efforts pour rendre notre parc plus écologique et atteindre nos objectifs de réduction des GES, explique M. Stuart. Plus tôt cette année, nous avons ajouté 15 Outlander PHEV à notre parc. » M. Stuart considère l'intégration des Outlander PHEV dans le parc comme une étape clé dans la poursuite de leur

objectif global. « Ce choix s'est avéré pertinent pour plusieurs applications essentielles à l'aéroport », ajoute-t-il.

Actuellement, la GTAA dispose de plusieurs véhicules dans son parc qui l'aident à atteindre ses objectifs de neutralité carbone, dont des VÉB et des véhicules à hydrogène. Avec une autonomie de 61 km en mode électrique, les nouveaux Outlander PHEV s'intègrent parfaitement et représentent un ajout précieux.

« Ces véhicules serviront aux interventions de nos agents de sécurité publique, ils seront également utilisés par nos gestionnaires des opérations et font déjà partie de notre parc de véhicules partagés accessible aux employés de la GTAA », précise M. Stuart.


« Les Outlander PHEV roulent la plupart du temps en mode électrique. Mais certains véhicules doivent encore garder le moteur en marche pour alimenter leur équipement auxiliaire. C'est l'une des raisons pour lesquelles nous nous orientons vers des technologies plus écologiques », ajoute M. Stuart.

Formation des concessionnaires

En mettant davantage l'accent sur les parcs, Mitsubishi veut aussi préparer ses concessionnaires franchisés à répondre aux attentes de M. Kawaji. « Nous avons instauré un programme de formation à leur intention, explique Luc Grenier, gestionnaire Parc/VIP chez MMSCAN. L'objectif est qu'ils saisissent bien les particularités des parcs commerciaux et la manière dont nous pouvons les accompagner dans leur réussite. »

Selon M. Grenier, les concessionnaires découvrent les principales différences entre une clientèle de particuliers et une clientèle de parc, ainsi que la façon de travailler avec cette dernière. « Notre but est d'aider nos concessionnaires à développer leur clientèle de parc, dit-il. C'est important, car ce volet du marché est souvent négligé par les constructeurs japonais, et nous voulons changer cela. »

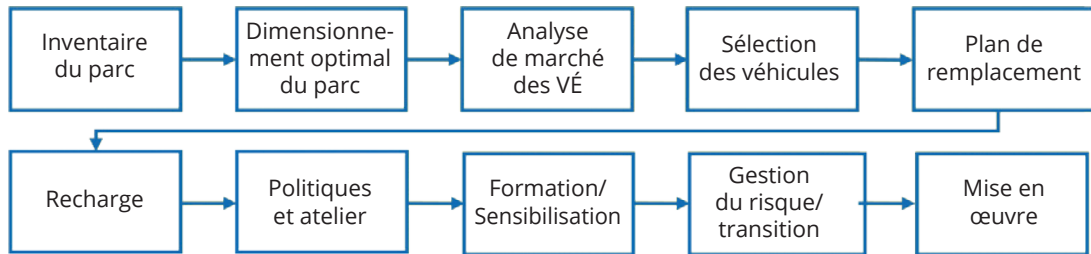
Les véhicules Mitsubishi comptent déjà parmi les choix privilégiés de nombreux parcs, souligne M. Grenier. On les retrouve notamment dans plusieurs corps policiers au Canada, ainsi qu'à l'Agence des services frontaliers et au ministère de la Défense nationale.

À l'échelle nationale, M. Grenier rappelle que MMSCAN a déjà renforcé ses effectifs pour soutenir la croissance du segment parc. « Le développement de ce marché au Canada est une priorité pour nous, conclut-il. Nos véhicules allient valeur, fiabilité et une garantie inégalée dans l'industrie. Ils répondent aux attentes des parcs engagés dans des démarches ESG, ce qui en fait une solution gagnante pour les gestionnaires de parc canadiens. » 

Une transition harmonieuse vers les VÉ

La transition des véhicules thermiques vers les VÉ demande préparation, planification et politiques claires.

TEXTE KATE VIGNEAU




Les demandes d'accompagnement pour électrifier les parcs automobiles sont en forte croissance. Au cours des dix-huit derniers mois, la firme MCG a épaulé plus d'une douzaine d'organisations dans l'élaboration de plans directeurs pour les VÉ. Nous avons mis en place un processus en dix étapes pour en tirer les meilleurs résultats. La plupart des organisations savent déjà qu'il est essentiel de disposer d'un inventaire précis et d'un parc dimensionné selon leurs besoins. Elles suivent également de près la disponibilité des véhicules électriques et les délais de livraison, tout en veillant à ce que les modèles retenus correspondent aux exigences des postes. Dans bien des cas, elles planifient également l'installation progressive des bornes de recharge en fonction des acquisitions. En revanche, peu d'entre elles ont défini des politiques complètes pour encadrer l'intégration des VÉ. Voici les principaux domaines où des politiques claires s'avèrent essentielles pour réussir l'intégration des VÉ.

- **Priorité aux VÉ.** Les politiques d'acquisition de véhicules devraient préciser les critères de sélection. Une organisation doit indiquer clairement qu'un véhicule électrique sera retenu par défaut dès qu'un modèle peut remplir la fonction du véhicule remplacé.
- **Recharge.** La politique de recharge doit indiquer où, quand et comment les recharges doivent être effectuées. Dans la plupart des cas, les véhicules de parc devraient être branchés dans les installations de l'entreprise plutôt que sur des bornes publiques. La mise en place d'un système de gestion de la recharge permet de superviser l'ensemble du processus et d'envoyer des alertes lorsqu'un véhicule est complètement chargé, afin qu'il soit déplacé et qu'une autre recharge puisse commencer.
- **Utilisation à domicile des VÉ.** Lorsque des véhicules électriques sont utilisés à partir du domicile, il est essentiel

d'adopter des politiques couvrant tous les aspects. Ces politiques devraient notamment préciser :

- o qui peut ramener un véhicule et dans quelles conditions
- o qui est responsable de la mise en place de la recharge à domicile
- o les modalités de remboursement de l'électricité
- o quelles sont les exigences techniques et qui doit assumer les frais d'installation, y compris le creusage de tranchées et la remise en état des terrains
- o à qui appartient la borne et ce qu'il advient de l'installation si l'employé quitte l'organisation

- **Entretien.** Les VÉ n'ont pas les mêmes besoins que les modèles thermiques. La politique doit mettre en évidence ces différences et préciser le lieu, la fréquence et les responsabilités liées à l'entretien.
- **Conduite.** Les conducteurs de VÉ doivent être pleinement informés de l'ensemble de leurs responsabilités. La politique doit détailler les inspections à effectuer avant et après chaque trajet, rappeler l'importance du respect du code de la route et expliquer les particularités propres aux VÉ, comme leur accélération rapide, leur fonctionnement silencieux et le freinage régénératif.

Les employés apprendront à manier les VÉ avec plus d'aisance au fil du temps. Il reste toutefois indispensable de disposer de politiques écrites et accessibles, auxquelles ils puissent se référer en cas de doute. 



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.

L'avenir des VÉ

Les véhicules électriques et autonomes doivent, comme toute nouvelle technologie, franchir plusieurs obstacles.

TEXTE CHRIS HILL

Les véhicules électriques et autonomes se heurtent aujourd'hui à des obstacles semblables à ceux rencontrés lors de l'introduction d'autres innovations technologiques, comme l'illustrent les exemples suivants.

Télédistribution

Selon un rapport de Deloitte Insights, la télévision payante, notamment la télévision câblée, est de plus en plus critiquée. Les consommateurs estiment qu'elle ne correspond plus à leurs attentes à l'ère du numérique. Ils veulent du contenu précis, accessible au moment qui leur convient, sur l'appareil de leur choix.

Or, la plupart des forfaits comprennent des centaines de chaînes, dont une grande partie sans intérêt pour les abonnés. Il est de plus en plus difficile de dénicher des programmes réellement intéressants. En consultant le guide télé, on constate que les mêmes émissions se répètent d'une chaîne à l'autre.

Résultat : les abonnés constatent un décalage de plus en plus marqué entre leurs attentes et ce que leur offrent réellement les fournisseurs de télévision payante. Près de la moitié des abonnés sondés par Deloitte se disent insatisfaits. Le prix est un facteur déterminant : 70% jugent le rapport qualité-prix insuffisant.

Ce mécontentement est généralisé, même chez les baby-boomers et les générations plus âgées, qui dépendent encore largement de la télévision câblée pour leur divertissement. Les milléniaux privilégient d'autres façons d'accéder au contenu.

Téléphones cellulaires

Les premiers téléphones cellulaires, apparus à la fin des années 1980, étaient très volumineux comparés aux modèles actuels et ne servaient qu'à passer des appels. Le service n'était accessible que dans les grandes villes canadiennes, ce qui suscitait déjà des inquiétudes chez les utilisateurs. En raison de leur prix élevé et de leur utilité restreinte, ils s'adressaient principalement à une clientèle d'affaires.

Aujourd'hui, les principaux utilisateurs sont les enfants et les adolescents, surtout ceux de 13 à 16 ans. Les téléphones cellulaires proposent un nombre croissant de fonctionnalités, et leur prix a tellement diminué qu'ils sont désormais souvent




inclus sans frais avec un forfait. Cette évolution a aussi contribué à détourner les moins de 30 ans de la voiture et du permis de conduire, du moins en Amérique du Nord. Il y a dix ans, 48 % d'entre eux avaient un permis, contre environ 35 % aujourd'hui. Le téléphone a contribué à transformer leurs habitudes sociales, en remplaçant les contacts physiques par des échanges électroniques.

Courrier par avion

En 1918, à la fin de la Première Guerre mondiale, le gouvernement américain a confié la livraison du courrier aérien à l'U.S. Army Air Service. Le lancement s'est révélé laborieux. Les avions se perdaient fréquemment et les retards importants, pour un service facturé à prix fort, le rendait moins compétitif que le service ferroviaire express. Ce dernier acheminait une lettre de Chicago à New York en moins de 24 heures.

À la fin de la guerre, le gouvernement américain s'inquiétait de voir l'arrêt brutal de la production aéronautique freiner le développement du secteur. L'aviation avait pourtant joué un rôle déterminant dans la victoire, et le premier vol transatlantique avait eu lieu dès 1919. Pour stimuler l'aviation civile et préparer la construction d'appareils en vue de futurs conflits, il fallait agir.

En 1925, le Congrès a voté le Kelly Act, confiant la distribution du courrier par avion au secteur privé. Grâce aux revenus assurés par l'U.S. Postal Service, des entrepreneurs ont créé des compagnies aériennes civiles transportant à la fois passagers et courrier. L'industrie aéronautique a ainsi pu se consolider à temps pour la Seconde Guerre mondiale. Ces compagnies ont ensuite ouvert des liaisons transatlantiques et transpacifiques, entraînant le déclin d'un mode de transport bien établi : le paquebot. 



Chris Hill a été gestionnaire et consultant en gestion de parc pour certaines des entreprises les plus connues du Canada ainsi que pour plusieurs municipalités. Il a également occupé à deux reprises la présidence de la section Ontario de la NAFA.

ADAS et télématique

Deux leviers pour des flottes plus sûres, plus rentables

Dans un contexte où les gestionnaires de parc doivent conjuguer sécurité, rentabilité et disponibilité opérationnelle, les technologies embarquées ne sont plus accessoires.

TEXTE ISABELLE HAVASY



Le régulateur de vitesse adaptatif figure parmi les fonctionnalités les plus recherchées par les clients de parcs commerciaux de Ford.

Les systèmes avancés d'aide à la conduite (SAAC ou ADAS) et les outils télématiques deviennent des alliés indispensables pour abaisser les risques et les coûts d'entretien afin d'optimiser l'utilisation des véhicules.

« L'objectif de toutes les flottes est de réduire le nombre d'accidents, d'améliorer la sécurité et de limiter les dommages matériels », souligne Troy Bauman, directeur national des ventes pour Ford Pro Intelligence. L'assistance précollision, l'assistance au freinage en marche arrière et la surveillance des angles morts figurent parmi les incontournables. « Ces systèmes contribuent directement à abaisser les risques de collisions et de blessures, tout en protégeant la réputation de l'entreprise. Le régulateur de vitesse adaptatif, quant à lui, est probablement l'une des fonctionnalités les plus recherchées par nos clients de parcs commerciaux. C'est un excellent outil pour les conducteurs qui passent de longues heures sur la route. »

GM Envolv accorde une grande importance à des dispositifs de sécurité similaires. Le freinage d'urgence automatique (FEA/FCA ou AEB Automated Emergency Braking), l'alerte de collision frontale (FCW Forward Collision Warning), l'aide au maintien de voie, la détection des angles morts, l'alerte de circulation transversale et l'assistance au freinage en marche arrière figurent au sommet de la liste. La division dédiée aux flottes dispose de données convaincantes pour appuyer ces choix. Une étude menée en 2019 par General Motors et l'Université du Michigan, portant sur plus de 3,7 millions de véhicules, a démontré par exemple que la combinaison du FEA avec la FCW réduit de 46 % les accidents touchant l'avant des véhicules.

L'effet est encore plus spectaculaire lorsque plusieurs technologies travaillent de concert. En mariant un dispositif actif, comme le freinage automatique en marche arrière avec la caméra de recul, le radar d'alerte de trafic transversal et les

capteurs d'aide au stationnement, on constate une baisse de 81 % des collisions.

« Ce qu'on observe, c'est que les systèmes actifs — ceux qui freinent ou dirigent le véhicule — procurent un filet de sécurité additionnel. Ces dispositifs vont au-delà des simples avertissements, intervenant lorsque les conducteurs sont distraits ou incapables de réagir à temps », explique Sham Ahluwalia, directeur, ventes, service et marketing chez GM Envolv.

La sécurité avant tout

Ayant forgé sa réputation sur la sécurité, le constructeur Volvo intègre la majorité des technologies ADAS de série sur ses véhicules. Et dès l'année-modèle 2026, le régulateur de vitesse adaptatif fera désormais partie de l'équipement de base sur l'ensemble de sa gamme.

« Les gestionnaires n'ont ainsi pas à choisir entre une fonction ou une autre », explique Yusuf Choksi, gestionnaire des incitatifs et des flottes chez Volvo Canada. « Nos clients de parcs commerciaux ne souhaitent pas juste protéger leurs actifs, ils veulent aussi projeter une image responsable. Or, avoir des véhicules hautement sécuritaires, cela envoie un signal fort à la clientèle et à leurs employés », affirme M. Choksi.

Au-delà des systèmes largement connus, certains outils mériteraient plus d'attention. M. Choksi croit que la reconnaissance des panneaux de signalisation est souvent sous-utilisée. « Voir apparaître la limite de vitesse, la présence d'un radar ou d'un feu rouge incite naturellement à lever le pied. Ce n'est pas de l'amour du Code de la route, c'est la peur de se faire coller une contravention ! » lance-t-il avec humour. L'alerte de circulation transversale arrière est une autre fonctionnalité utile au quotidien, notamment dans les quartiers résidentiels. « Elle compense les mauvaises habitudes que l'on a parfois adoptées, comme se fier uniquement à la caméra de recul sans vraiment vérifier les angles morts. »

Si plusieurs fonctions sont livrées d'office, certaines technologies, proposées en option, valent leur pesant d'or. Chez Ford, la caméra 360°, particulièrement appréciée dans les environnements urbains ou sur les chantiers, séduit plusieurs gestionnaires de parc. Le système de conduite mains libres sur autoroute BlueCruise, qui n'est pas encore disponible dans les versions de base de nombreux véhicules de flotte, s'adresse surtout aux cadres et aux conducteurs qui cumulent beaucoup de kilométrage. « Mais c'est une technologie appelée à gagner en accessibilité », précise M. Bauman.


Volvo propose de son côté un dispositif similaire. Son assistant de conduite semi-autonome Pilot Assist requiert toutefois que l'utilisateur garde ses mains en tout temps sur le volant. « Pour les longs trajets, c'est un atout de confort et de sécurité. Il aide à réduire la fatigue et rend la conduite plus fluide », note M. Choksi.

SAAC et télématique : une combinaison gagnante

Si les SAAC agissent en amont des accidents, la télématique permet de corriger le tir. Ford emploie des modules propriétaires, tandis que GM Envolve s'appuie sur ses propres solutions intégrées pour collecter et traiter les données. Volvo, pour sa part, a recours à la technologie de Geotab. GM exploite aussi ces informations pour créer des profils de conducteurs. Ces pedigrees aident à cibler les comportements « nuisibles » et facilitent la personnalisation du coaching des usagers « pour optimiser l'utilisation de la flotte et encourager des habitudes de conduite plus sûres. On ne peut pas corriger ce que l'on ne connaît pas », indique M. Ahluwalia.

Du côté de Volvo, les données servent aussi à appuyer la transition vers l'électrification. « En combinant les données de télématique avec les systèmes ADAS, on peut offrir aux gestionnaires une vision complète de la performance de leur parc, tant sur le plan de la sécurité que de la rentabilité énergétique », soutient M. Choksi.

Ford pousse encore plus la note avec des alertes de déploiement de coussins gonflables transmises en temps réel et des caméras embarquées qui permettent de détecter les distractions des conducteurs. Le constructeur s'apprête par ailleurs à commercialiser trois innovations : l'inhibiteur de démarrage (pour empêcher le vol), le limiteur de vitesse et le gouverneur d'accélération (pour moduler l'accélération), lequel devrait plaire aux décideurs qui lorgnent les modèles électriques.

Tous les gestionnaires n'ont pas les mêmes priorités. « Les grandes flottes visent le retour sur l'investissement, l'analyse de données et l'intégration de la télématique. Les petites veulent surtout un véhicule sûr et fonctionnel », observe M. Choksi. Mais, quelle que soit la taille du parc, les constats restent les mêmes. « Les données historiques montrent systématiquement que les SAAC contribuent à réduire les collisions, ce qui peut entraîner une baisse des coûts de réparation, une diminution du nombre de sinistres et des temps d'immobilisation au fil du temps. Au-delà des chiffres, ces systèmes protègent l'atout le plus précieux de toute flotte, à savoir son personnel, ce qui fait de cet investissement autant une question de sécurité que d'économies », conclut M. Ahluwalia. 



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



Flotte UAP

Entre innovation, sécurité et service client

En 2026, UAP célébrera fièrement son 100^e anniversaire. L'entreprise couvre aujourd'hui un vaste éventail de secteurs d'activités, allant des véhicules lourds à l'hydraulique, en passant par la peinture.

TEXTE ISABELLE HAVASY

Au-delà de sa marque phare NAPA, la grande famille UAP regroupe également Traction, Altrom, CMAX, Fleet Spec, Saniquip Bergor et Master Sourcing. Son réseau diversifié repose sur une flotte de 2 000 véhicules corporatifs, un atout essentiel pour répondre efficacement aux besoins de ses clients à travers le pays.

Ce parc impressionnant, qui dessert ses quelques 300 magasins répartis à travers le Canada, est régi par Sabrina Marion-Massé, cheffe matériel roulant chez UAP inc. Les franchisés, ou associés, explique-t-elle, gèrent indépendamment leurs propres flottes. Ils bénéficient par ailleurs d'un accompagnement personnalisé et ont accès aux ententes corporatives, notamment pour les assurances, ainsi qu'à des prix préférentiels avec les constructeurs. « C'est à eux de choisir. On ne leur impose rien. »

Pour les livraisons quotidiennes, UAP fait appel à des VUS compacts, qui comptent pour plus de la moitié de ses véhicules de fonction. Simples à manœuvrer en zone urbaine, ces petits utilitaires répondent efficacement à la mission du groupe. « Notre priorité, c'est de servir nos ateliers le plus rapidement possible et d'être un partenaire de choix pour eux. »

Les 400 véhicules destinés aux représentants proviennent aussi du segment des VUS. Ils sont tous dotés d'une transmission intégrale, afin d'être adaptés aux conditions hivernales. Ils disposent également de sièges avec ajustement électrique, pour un confort optimal sur de longues distances, de même que d'un ensemble complet de systèmes d'aide à la conduite (ADAS). « La sécurité est au cœur de nos préoccupations », insiste Mme Marion-Massé. « Nous sélectionnons de facto le groupe de sécurité des constructeurs — alerte de collision, angle mort, etc. — pour diminuer les risques d'accident. »



Chaque véhicule est habillé aux couleurs de leur division et vient, en prime, avec un ensemble de pneus d'hiver, peu importe la province ou les règles en vigueur.

Des solutions adaptées au terrain

L'équipe a également su faire preuve de créativité quand est venu le temps de remplacer certains formats de véhicules qui n'étaient malheureusement plus proposés sur le marché. « Au lieu de petits cargos vans, on a maintenant recours à des camionnettes hybrides sur lesquelles on installe un cap. » Mi-utilitaires et mi-fourgons, elles fournissent la flexibilité nécessaire tout en répondant aux critères de sécurité, d'efficacité énergétique, financière et opérationnelle recherchés par l'entreprise.

Les fourgons classiques eux, trouvent toujours leur pertinence pour les livraisons de plus gros volumes. Mme Marion-Massé mentionne que leur choix s'est récemment porté sur un modèle diesel à quatre cylindres, offert par un constructeur qui a su conjuguer capacité, économies de carburant et réduction des émissions.

Dans sa volonté d'abaisser son empreinte carbone, UAP a décidé d'aller plus loin. Avec un projet pilote de 100 véhicules entièrement électrifiés, elle explore l'ensemble des implications logistiques, techniques et opérationnelles liées à cette transition énergétique. « Nos magasins de pièces sont un laboratoire vivant. Nous voulions expérimenter nous-mêmes les beautés et les enjeux du mode de vie électrique, dans l'optique d'être outillés pour soutenir le mieux possible nos clients. »

Avant d'intégrer le portfolio de la flotte, chaque nouveau modèle est testé sur une période d'au moins deux semaines pour en identifier les forces et les faiblesses. « J'ai conduit tous les véhicules que j'ai achetés », témoigne la gestionnaire. « Je les connais bien. Ça me permet de mieux épauler mes équipes et de pouvoir répondre à leurs questions. J'ai même essayé un VÉ durant l'hiver en pleine tempête de neige ! »



Les livraisons se font avec le plus petit véhicule adapté possible.

Un éventail d'outils

Pour superviser un parc aussi varié, toutes les données sont numérisées. La télématique est intégrée sur l'ensemble des véhicules par l'entremise d'un fournisseur de gestion de flotte pour suivre en temps réel les entretiens, la consommation, les arrêts et les distances parcourues.

« Tout est observé et optimisé afin que l'on puisse prendre les bonnes décisions au bon moment, toujours dans une optique de trois choses : sécurité, efficacité financière et opérationnelle. » Ainsi, dès qu'un véhicule commence à être trop souvent immobilisé, l'heure de sa retraite sonne et il prend la route de l'encan. La durée d'utilisation, qui se situe entre trois et cinq ans, est intrinsèquement liée à la fiabilité sur le terrain.

« Chaque véhicule doit pouvoir répondre à notre engagement d'entreprise de livrer dans des délais rapides et efficaces, et ce, quotidiennement. Notre flotte doit toujours être en mouvement. »

En plus des nombreux outils, UAP met à disposition de ses associés une équipe dédiée. « On les accompagne à toutes les étapes. Parfois, ça va jusqu'à leur trouver des véhicules ». Cette approche collaborative s'étend également à la manière dont UAP entretient et répare ses propres véhicules. Ici, pas de centre interne ; on fait appel à des ateliers mécaniques... qui sont aussi ses clients. « On croit beaucoup à la relation gagnant-gagnant. Si un de nos associés peut devenir fournisseur de services, nous privilégions cette option ». L'idée consiste à bâtir un rapport de confiance avec ceux qui entretiennent les véhicules, tout en soutenant l'écosystème UAP.


Mme Marion-Massé aborde avec un bémol la question des mécaniques qui propulseront sa flotte de demain. La volonté est là, mais la prudence est de mise. « Je crois à une électrification de plus en plus importante. Mais il faut le faire de façon stratégique, pour ne pas impacter nos clients ».

UAP veut être un acteur responsable, mais pas au détriment du service. « Ce qui me guide, c'est toujours la même chose. Est-ce sécuritaire ? Est-ce que nos gens apprécient leur outil de travail ? Est-ce que ça a du sens financièrement et opérationnellement ? » En attendant l'arrivée de modèles plus adaptés, l'entreprise mise sur les hybrides et les motorisations frugales. « On ne sera pas les premiers à électrifier toute notre flotte. Mais quand on le fera, ce sera bien fait ».

Redonner au suivant

Tout en explorant attentivement les nouvelles avenues qui définiront son parc du futur, Sabrina Marion-Massé aspire à partager l'expérience acquise tout au long de son parcours. En février 2025, elle a été nommée Fleet Professional of the Year au Canada par l'Automotive Fleet & Leasing Association (AFLA), un honneur qu'elle accueille avec humilité.

« J'ai eu des mentors qui m'ont soutenue, écoutée, challengée. Aujourd'hui, je veux redonner autant que j'ai reçu. Je fais des conférences, je m'implique, je fais même un MBA pour éventuellement enseigner à temps partiel ».

Pour ceux qui désirent améliorer l'efficacité de leur flotte, tout repose sur quelques principes simples : « Prendre un pas de recul. Regarder ses données, ses pratiques, mais surtout, aller voir ce qui se fait ailleurs. Le réseau est puissant. À plusieurs, on a toujours de meilleures idées ». 

Passer à l'électrique sans fausse note

Le sujet est de plus en plus d'actualité au sein de la communauté des gestionnaires de flottes.

Moins d'entretien, une image verte, des économies potentielles à long terme : les avantages des véhicules électriques ne manquent pas. Pourtant, sur le terrain, nombreux sont ceux qui hésitent à faire le saut.

TEXTE ISABELLE HAVASY



Au cœur du débat, de multiples défis, mais surtout, de l'incompréhension, soutient Daniel Breton. La réussite de cette transition énergétique inévitable repose sur une démarche structurée, des données concrètes, de la formation, et surtout, une volonté claire de faire les choses autrement, selon le président-directeur général de Mobilité Électrique Canada (MEC).

« Il faut commencer par bien connaître son parc », insiste M. Breton. Il souligne que beaucoup trop de gestionnaires ne prennent pas le temps d'inventorier les spécificités de leur flotte actuelle.

Avant même de parler d'achat ou de recharge, une analyse rigoureuse des données factuelles s'impose. Combien de kilomètres les véhicules roulent-ils par semaine ? Par année ? Quels trajets font-ils ? Qu'est-ce qu'ils transportent ? Quelle est leur consommation réelle ? Ces réponses permettent de dresser un portrait clair et contribuent à une prise de décision éclairée.

Faire ses devoirs

Faire l'exercice du coût total de propriété (CTP) des véhicules à essence et le comparer à celui des véhicules propulsés aux électrons s'avère essentiel. « Dans la grande majorité des cas, ça coûte moins cher de passer à l'électrique. »

Mais pour arriver à cette conclusion, encore faut-il faire ses devoirs. Un investissement en temps, concède M. Breton, mais « c'est un investissement qui rapporte. Si tu ne fais pas cet exercice-là, c'est que tu es dans le déni. La job d'un bon gestionnaire de flotte, c'est de trouver des moyens d'être efficace et de sauver des coûts. »



« Électrifier sa flotte, c'est d'abord savoir où l'on en est, avant de décider où l'on veut aller. »

DANIEL BRETON PRÉSIDENT-DIRECTEUR GÉNÉRAL
MOBILITÉ ÉLECTRIQUE CANADA

Il importe ensuite de vérifier la capacité électrique du ou des bâtiments pour savoir ce qu'il est possible de déployer comme infrastructure de recharge. Ce travail inclut la planification de bornes de niveau 2 ou 3 et, au besoin, l'ajout de systèmes intelligents pour gérer la puissance disponible. Pour avoir l'heure juste, M. Breton recommande de faire appel à des entreprises spécialisées dans le secteur des flottes.

Une fois ces étapes franchies, on peut alors songer à faire le saut. Mais pas avant.

Au-delà de la logistique, il faut bien encadrer l'humain qui sera aux commandes de ces bolidés électriques, pour assurer une transition fluide et efficace. M. Breton rapporte le cas de deux employés croisés à une borne de recharge avec leur camion Chevrolet BrightDrop. Un changement de trajet de dernière minute a eu raison de son autonomie, les forçant à se ravitailler avant leur retour à leur camp de base. Mais une fois sur place, « les conducteurs n'avaient aucune idée du fonc-



tionnement de la borne. Zéro. Je les ai aidés et leur ai montré comment charger leur véhicule. »

L'exemple n'est pas isolé. « La plupart des gestionnaires de flotte et des concessionnaires, n'expliquent pas ou n'expliquent pas correctement comment gérer la recharge publique. » Une erreur coûteuse, facilement évitable. « Il est indispensable d'éduquer les employés pour qu'ils sachent comment se servir de leur véhicule électrique afin de prévenir les mauvaises surprises », et du même coup, rassurer les usagers.


Depuis 15 ans, MEC propose une formation spécifique à la gestion et à l'utilisation de véhicules électriques (VÉ). Le programme, mis à jour au fil des ans, est offert dans les deux langues et accessible partout au pays. L'organisme propose aussi des services d'accompagnement et de conseil pour aider les villes et les compagnies dans leur démarche.

S'informer pour mieux planifier

Si les incitatifs gouvernementaux jouent un rôle prépondérant dans les décisions des gestionnaires, M. Breton rappelle que les entreprises peuvent profiter d'une déduction fiscale fédérale à l'achat d'un véhicule électrique. Malgré ses nombreuses interventions pour la faire connaître depuis sa mise en service il y a six ans, le constat demeure accablant. « À ce jour, 95 % des gens n'ont aucune idée de ce dont je parle. Je trouve cela sidérant qu'ils ne soient pas plus informés que ça. »

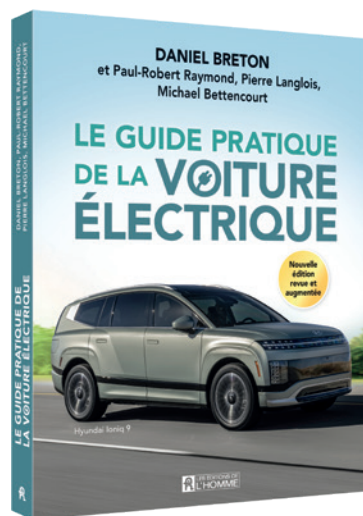
Même si le Québec octroie toujours un rabais à l'achat de 4 000 \$, la subvention fédérale, elle, continue à se faire désirer. Le gouvernement a annoncé son retour sans toutefois

dévoiler de montant ou de date de début. « Tant qu'il n'aura pas donné de détails sur la reprise de son incitatif, plusieurs gestionnaires vont repousser leur décision », constate M. Breton. Il anticipe cependant une relance des ventes dès que les modalités seront enfin publiées.

La transition vers l'électrique ne s'improvise pas. Elle se planifie, s'analyse et se structure. Pour Daniel Breton, il ne s'agit pas d'un virage idéologique, mais d'un choix rationnel, appuyé par les bons outils et une approche méthodique. Il revient maintenant aux gestionnaires maintenant de passer de l'intention à l'action. 

Concours

Nos abonnés ont la chance de gagner une copie de ce livre.



Nos abonnés peuvent participer au tirage d'une des six copies de ce livre écrit par M. Breton.

Outil incontournable pour démystifier l'univers du véhicule électrique, *Le Guide Pratique de la Voiture Électrique* propose un tour d'horizon factuel et complet pour faciliter son adoption.

Pour nos lecteurs qui ne sont pas abonnés, vous pouvez le faire simplement en scannant ce code QR. Le tirage aura lieu le 31 octobre parmi la liste de nos abonnés.



Mercedes-Benz eSprinter 2025

Un choix à considérer

Lorsqu'on est propriétaire d'une entreprise et qu'on exploite plusieurs véhicules pour répondre à ses besoins, les coûts d'utilisation deviennent rapidement le nerf de la guerre. C'est là qu'un véhicule comme le Mercedes-Benz e-Sprinter peut s'avérer salutaire.

TEXTE DANIEL RUFIANGE

Avec lui, terminées, les dépenses en carburant. Oui, il est plus cher à l'achat, mais avec le temps, les économies vont vous pendre au bout du nez. Cependant, ses capacités sont un peu moindres, si bien qu'il pourrait ne pas convenir à tous. Examinons ce qu'il vous propose.

Les versions

Au menu, trois choix de carrosserie s'offrent à vous, soit la variante à empattement court (144 pouces) à toit régulier ou surélevé, ou encore la version à empattement allongé (170 pouces) et à toit élevé. Avec cette dernière option, le volume de chargement frôle les 14 000 litres.

Le modèle peut recevoir deux formats de batteries, soit 81 et 113 kWh. Vous avez le choix entre deux moteurs électriques, soit 100 et 150 kW, avec des puissances respectives de 134 et de 201 chevaux (couple à 295 livres-pieds). Soyez certains de vérifier les combinaisons possibles. Par exemple, avec l'empattement court, c'est le plus petit moteur électrique qui est d'office, alors que le plus puissant est réservé au plus gros modèle.

Pour ce qui est de ses capacités brutes, l'eSprinter peut remorquer jusqu'à 4277 livres. C'est moins que les 5000 à 7500 livres de la version à moteur Diesel (sans ou avec l'ensemble de remorquage). Pour la charge utile, il est possible de déposer entre 2624 et 3516 livres de matériel dans l'espace de chargement, selon la carrosserie retenue. Avec un moteur Diesel à l'avant, toujours selon la version, la capacité va de 3351 à 6812 livres.

Sur la route, on apprécie la facilité d'utilisation du eSprinter.



Autonomie et recharge

L'autonomie du Mercedes-Benz eSprinter est raisonnable. Avec un plein, il peut parcourir jusqu'à 331 km (batterie de 113 kWh), ce qui suffit pour les livraisons de courtes distances. Chargé de 440 livres de marchandises, l'impact sur l'autonomie est minime. Elle diminue graduellement par la suite.


Pour la recharge, sur une borne rapide, sa capacité est à 50 kW, mais à 115 kW en option. Avec cette dernière, on peut faire passer le niveau d'énergie de la batterie de 10 % à 80 % en 42 minutes (34 min avec la plus petite batterie).

Ce n'est pas optimal, mais pour compléter une journée, on peut se limiter à récupérer ce dont on a besoin. Sur une borne de niveau 2, le temps maximal est de 12,5 heures (0 % à 100 %).

Au quotidien

Sur la route, on apprécie la facilité d'utilisation du eSprinter, et surtout, le silence de roulement, spécialement lorsqu'on se trouve en ville. Pour quiconque passe huit heures de sa journée à bosser, voilà un médicament antistress à ne pas négliger. L'équipement de base est là pour fournir l'essentiel.

Pour vos nécessités, un volumineux catalogue d'options et d'accessoires est à votre disposition ; évaluez bien vos besoins et rappelez-vous que la modération a bien meilleur goût.

En somme, le Mercedes-Benz eSprinter peut représenter un choix vraiment intéressant pour votre entreprise, à condition que ce qu'il propose réponde à vos attentes. 



Le eSprinter de Mercedes-Benz peut s'avérer une solution intéressante, notamment pour les courtes livraisons.



Gardons le cap

C'est quand même remarquable de constater à quel point un seul homme peut provoquer autant de secousses dans l'économie mondiale.

TEXTE **GUILLAUME POUDRIER**

Comme association de gestionnaires de parc, nous devons bien constater que nous sommes assaillis quotidiennement de nouvelles déroutantes ou déstabilisantes parvenant de nos puissants voisins du Sud. Des normes environnementales qui vont affecter les constructeurs de camions lourds jusqu'aux tarifs brandis comme une menace, appliqués, revus, retirés puis imposés à des partenaires commerciaux de longue date, bien chanceux qui, dans notre secteur de l'industrie, ne s'en tire pas avec quelques cheveux gris.

Si nos activités avec nos collègues du Nord Est américain ont été plombées par le climat politique actuel, nous les saluons de loin, avec amitié, leur souhaitant bon courage alors que nous devons ajuster nos propres opérations face à plusieurs sources de perturbations.

Les activités de transport, en général, ressentent un impact réel de cette incertitude sur leurs opérations. Permuter un marché Nord-Sud vers un commerce Est-Ouest, comme une normalisation des échanges commerciaux entre les provinces canadiennes le laisse miroiter, n'est pas chose simple, sinon même réaliste. Nombre de nos entreprises transigent depuis des générations avec des acheteurs et fournisseurs américains qu'il sera ardu de remplacer.


L'incertitude ambiante a aussi une incidence auprès de nos membres fournisseurs de services. Le consommateur nerveux consomme moins, une hésitation exacerbée par l'impression, réelle ou non, que tout coûte plus cher à cause des tarifs.

Je trouve déplorable aussi que la question des enjeux climatiques et environnementaux soit reléguée à l'arrière-scène, pour ne pas dire balayée discrètement sous le tapis des événements courants. L'électrification des transports en général en souffre. L'essoufflement du soutien gouvernemental n'ajoute rien de bon à l'affaire.

La qualité de l'approvisionnement en véhicules et en équipement spécialisé semble se maintenir, contrairement aux prix qui, en général, tendent à progresser à la hausse surtout pour les produits transitant lors de leur production et de leur livraison par les États-Unis. Il faut se méfier aussi des tarifs commerciaux qui pourraient avoir le dos large sur l'augmentation artificiel des prix. Souvenons-nous de la COVID et de l'explosion du coût de produits pourtant fabriqués en abondance à proximité. Mais chassons du revers de la main cette pensée négative.

Car si les temps sont déstabilisants pour nos gestionnaires, il n'en demeure pas moins que notre communauté affiche une

belle solidarité. Nous savons depuis longtemps que nous formons un noyau de spécialistes qui partagent des valeurs similaires. En fait, les activités imprévues entre membres et partenaires se poursuivent et démontrent que le chapitre québécois de la NAFA attire de nouveaux joueurs, intéressés à contribuer à cette association ou à offrir leur expertise.

La très belle nouvelle qui me permet de conclure cette chronique en douceur, c'est que les perturbations venues du Sud poussent plusieurs de nos membres et partenaires à considérer avec un intérêt renouvelé l'offre de biens et de services de fournisseurs canadiens. Pourquoi pas ? Pourquoi pas en effet soutenir et encourager notre propre expertise et nous donner nos propres outils pour relever des défis qui nous sont imposés par ailleurs ? Je suis fier de notre organisation et de l'industrie qu'elle représente. 

Nombre de nos entreprises
transigent depuis des générations
avec des acheteurs et fournisseurs
américains qu'il sera ardu
de remplacer.



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

Ajoutez du WAH à votre parc avec le TUCSON.

Versions hybride, hybride rechargeable
et à essence disponibles.



Chez Hyundai, nous savons que ce que vous conduisez est tout aussi important que la personne que vous embauchez.

C'est pourquoi le TUCSON propose différents groupes motopropulseurs polyvalents qui s'adaptent aux besoins quotidiens de votre parc de véhicules. Grâce à un rendement énergétique étonnant, à des dépenses d'exploitation moindres et aux caractéristiques de sécurité Hyundai SmartSense^{MC} conçues pour contribuer à la protection de votre équipe, votre parc peut aller plus loin, fonctionner de manière plus intelligente et en faire encore plus.

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.



F-650 et F-750 de Ford

Robustes, durables et polyvalents

Les châssis-cabines poids moyens de Ford offrent aux gestionnaires de parc un excellent équilibre entre capacité et valeur.

TEXTE HUW EVANS

La famille Super Duty de Ford et ses châssis-cabines couvre une impressionnante variété d'usages. On y trouve aussi bien des camionnettes trois quarts de tonne que des tracteurs routiers, ainsi qu'une large palette de versions carrossées pour les chantiers, les services publics et les véhicules d'urgence, qu'il s'agisse d'ambulances, de camions de pompiers ou de véhicules de commandement.

Dans la catégorie des modèles plus lourds, on retrouve les F-650 et F-750. Ces châssis-cabines poids moyens à propulsion offrent une base robuste et fiable, prête à être aménagée selon les besoins d'exploitation.

La génération actuelle, présentée en 2022, propose deux motorisations : un V8 essence de 7,3 litres et un V8 Power Stroke turbo diesel de 6,7 litres. La capacité est au rendez-vous, avec un poids nominal brut combiné (PNBC) de 50 000 lb (22 650 kg) et un poids nominal brut du véhicule (PNBV) pouvant atteindre 37 000 lb (16 750 kg). ➤

Les Ford F-650 et F-750, des camions poids moyens, occupent une place incontournable sur le marché des véhicules commerciaux.

Une puissance abondante

Ces moteurs ont été conçus pour fournir beaucoup de couple à bas régime, une caractéristique essentielle pour le remorquage intensif et l'usage en véhicules d'intervention. Le V8 essence de 7,3 litres à soupapes en tête délivre 335 ch et 468 lb-pi de couple à 3 750 tr/min, ce qui lui assure la réserve nécessaire pour déplacer des charges lourdes. Pour accroître sa durabilité, il reçoit un vilebrequin en acier forgé, des gicleurs de refroidissement des pistons, des paliers principaux surdimensionnés ainsi qu'une pompe à huile à cylindrée variable, afin de garantir un fonctionnement fiable même en utilisation intensive. Ce V8 peut aussi être configuré avec une préparation GNC ou propane, pour davantage de flexibilité en matière de carburant.

Très populaire auprès des gestionnaires de parc Ford, le V8 Power Stroke diesel est offert sur les F-650 et F-750 en trois configurations. La version de base développe 270 ch et 800 lb-pi de couple. Deux autres variantes, de 300 ch/825 lb-pi et 330 ch/850 lb-pi, complètent l'offre pour plus de flexibilité. Sur des camions de ce gabarit, disposer d'une puissance et d'un couple fiables et adaptés au travail est essentiel. Le Power Stroke se distingue à ce titre par un turbocompresseur à la conception unique, étudié pour réduire le temps de réponse et améliorer la réactivité, surtout lors du transport ou du remorquage de charges lourdes.

Frein moteur intégré

Un frein moteur activé par le conducteur augmente la contre-pression et réduit nettement la sollicitation des freins, notamment dans les longues descentes avec une charge importante. La durabilité étant une priorité pour les flottes, Ford a soumis le Power Stroke à plus de 500 000 miles (800 000 km) d'essais reproduisant des conditions réelles d'utilisation. Le moteur accepte également jusqu'à 20 % de biodiesel.

Les V8 essence et diesel sont associés aux transmissions automatiques Ford TorqShift : six rapports pour l'essence et dix pour le diesel. Sur les F-650 et F-750, la TorqShift propose un mode remorquage qui privilégie le rapport le mieux adapté, limite les passages de vitesses en côte et empêche le passage en surmultipliée dans les descentes. Résultat, les freins sont moins sollicités. Dans ces applications, la TorqShift offre aus-

« C'est un camion polyvalent, aussi efficace comme benne ou dépanneuse que comme ambulance ou camion de pompiers. »



Plus compact, le F-600 est proposé en 4x2 et en 4x4.

si une sélection progressive qui permet de limiter la plage de rapports et de verrouiller la surmultipliée. Enfin, qu'il s'agisse de l'essence ou du diesel, une prise de force (PDF) est incluse de série, utilisable à l'arrêt comme en roulant.

Prise de force à arbre intermédiaire

Comme le pignon de sortie de la prise de force (PDF) est directement relié à la turbine du convertisseur de couple de la boîte TorqShift, la PDF est alimentée en permanence dès que le moteur tourne, aussi bien au ralenti qu'en roulant. Sur les versions diesel Power Stroke, une PDF à arbre intermédiaire permet en outre de transmettre le couple séparément à deux sorties lorsque le camion est à l'arrêt, moteur en marche.


La sécurité fait partie des priorités de Ford. Les modèles dotés de freins hydrauliques reçoivent l'aide au démarrage en côte. Ceux équipés de freins à air intègrent le système Bendix Wingman, avec régulateur de vitesse intelligent et fonctions d'évitement de collision. Un ensemble d'aides à la conduite est également proposé : feux de route automatiques, régulateur



de vitesse adaptatif, alerte anticollision avec freinage d'urgence, avertisseur de collision frontale et alerte de franchissement de ligne. Cinq feux de gabarit de toit sont inclus de série pour une meilleure visibilité de nuit et par mauvais temps.

Polyvalence accrue

Ford a soigné la variété des configurations. Les F-650 et F-750 se déclinent en cabine simple, SuperCab et double cabine. Conçu avec les carrossiers, le châssis exclusif minimise les adaptations nécessaires pour installer des équipements spécialisés comme des bennes, des grues, des camions de pompiers ou des ambulances. Côté présentation, on peut opter pour une calandre et un pare-chocs noirs ou chromés. À bord, la sellerie est proposée en vinyle ou en tissu.

Sur le marché canadien, la concurrence est rude parmi les poids moyens, avec Hino, Freightliner, International, Isuzu, Kenworth, Mack et Peterbilt. Face à cette offre, les F-650 et F-750 se distinguent par leur robustesse, leur polyvalence, leurs dispositifs de sécurité et leur rapport qualité-prix. Ils assument des missions très variées, de la benne à la dépanneuse, en passant par l'ambulance et le camion de pompiers. Ils complètent idéalement la famille Super Duty, pour l'une des gammes de véhicules commerciaux les plus complètes au Canada. 

F-600, l'équilibre parfait

Le F-600 s'intercale juste sous les F-650 et F-750 dans la gamme commerciale Ford. Il associe la mécanique des modèles de classe 7/8 à une cabine et un capot plus compacts, ceux du F-550 Super Duty. Son châssis renforcé adopte des joints universels plus massifs, un échappement revu, ainsi que des roues et des pneus conçus pour supporter des charges plus élevées.

Avec un PNBV de 22 000 lb (10 000 kg) et un PNBC de 30 000 lb (14 000 kg), le F-600 est proposé uniquement en cabine simple, en propulsion ou en 4x4. La transmission intégrale constitue un atout pour les régions canadiennes plus éloignées, où l'hiver et les terrains difficiles exigent davantage de motricité.

Animé par les V8 essence et diesel proposés sur ces modèles et associé à une boîte automatique à dix rapports, le F-600 répond aux besoins de ceux qui recherchent la capacité d'un F-650 dans un format plus maniable, avec la possibilité du 4x4. Ce modèle est particulièrement prisé pour les applications d'urgence, notamment les ambulances produites par des carrossiers spécialisés comme Braun et Medix.

SPECIFICATIONS:

Ford F-650/F-750 Super Duty 2025

Moteurs :

V8 7,3 litres (335 ch et 468 lb-pi de couple)

V8 Power Stroke 6,7 litres turbo diesel* (270 ch et 800 lb-pi, 300 ch et 825 lb-pi, 330 ch et 850 lb-pi)

Transmission :

Automatique TorqShift à 6 rapports

Automatique TorqShift à 10 rapports

Configurations de cabine :

Cabine simple, SuperCab, double cabine

Poids nominal brut du véhicule (PNBV) :

37 000 lb (16 750 kg)

Poids nominal brut combiné (PNBC) :

50 000 lb (22 650 kg)

* Trois niveaux de puissance disponibles

Solutions électriques

Police, ambulance, pompiers : des situations où l'électrification est pertinente.

TEXTE JACK KAZMIERSKI

Nous sommes désormais habitués à voir circuler des véhicules hybrides et électriques sur nos routes. Mais lorsqu'il est question de véhicules d'urgence électrifiés, l'idée paraît encore futuriste, presque irréaliste. La question est inévitable : que se passerait-il si une voiture de police, une ambulance ou un camion de pompiers tombait en panne de batterie en pleine intervention ?

À cela, Joe Korn, consultant en durabilité chez Holman, répond sans hésitation : « L'électrification est possible, et certains parcs le font déjà. » Il souligne toutefois que ces solutions ne conviennent pas à toutes les situations. Selon lui, l'électrification peut être idéale dans certains cas, mais il ne recommande pas de convertir l'ensemble des véhicules d'urgence.

Véhicules de police

Selon M. Korn, une grande partie des véhicules de police gagneraient à être hybrides, voire entièrement électriques. La seule exception concerne les voitures utilisées pour les poursuites à grande vitesse. Si de nombreux gestionnaires hésitent encore à franchir le pas, c'est souvent au nom du sempiternel « on a toujours fait comme ça », observe M. Korn. Pour lui, c'est avant tout une question de mentalité. Les gestionnaires passent en revue une multitude de scénarios liés à l'usage du véhicule et, bien souvent, leurs décisions restent influencées par l'émotion, surtout lorsqu'il s'agit de voitures de police.

Plusieurs modèles électriques sont déjà utilisés par certains corps policiers, comme la Tesla Model Y, le Ford Mach-E ou le Chevrolet Blazer EV. Dans sa version Police Pursuit Vehicle, ce dernier offre une autonomie de plus de 465 km et une vitesse de pointe de 208 km/h, des performances qui répondent largement aux besoins opérationnels de nombreux services de police.

Quant aux équipements auxiliaires tels que gyrophares, sirènes, ordinateurs et autres systèmes, M. Korn affirme que la surconsommation n'est plus un problème.

« Autrefois, ces équipements consommaient énormément d'énergie », explique-t-il. « Il fallait de gros alternateurs et laisser tourner le moteur en permanence pour produire assez de



Les véhicules d'urgence électrifiés ne conviennent pas à toutes les applications.

courant. Aujourd'hui, avec l'utilisation de LED, les besoins électriques sont nettement réduits. »

Ambulances électriques

Pour beaucoup de gestionnaires de parc, passer directement du thermique à l'électrique paraît trop ambitieux. Certains voient donc dans l'hybride une étape intermédiaire vers une électrification complète. Mais M. Korn nuance cette idée : même si la démarche semble logique, elle n'est pas toujours possible. Pour les ambulances, précise-t-il, les constructeurs n'offrent pas de systèmes hybrides dans les catégories de véhicules nécessaires à cet usage.

S'il est pratiquement impossible de trouver des camions moyens hybrides, un certain nombre de constructeurs proposent déjà des modèles électriques. Les gestionnaires ont donc davantage d'options lorsqu'ils cherchent un châssis électrique à aménager en ambulance.

« Nous travaillons actuellement avec un réseau hospitalier », précise M. Korn. « Ils nous ont sollicités afin d'obtenir des recommandations pour leurs ambulances. Dans le cas de trajets locaux tels que le transport de patients vers l'hôpital ou entre deux établissements pour des examens, une ambulance électrique peut très bien convenir. »

Camions de pompiers électriques

Les camions de pompiers électriques existent déjà dans certains contextes, mais ils ne constituent pas une solution adaptée à tous les parcs. « Les aéroports se prêtent particulièrement bien à l'utilisation de camions de pompiers électriques », souligne M. Korn. Il précise toutefois que l'électrification demeure coûteuse et complexe, et l'adoption reste limitée, même si cer-



tains aéroports ont déjà franchi le pas. Le principal enjeu vient de la quantité d'équipements qu'un camion de pompiers doit alimenter, ce qui rend l'électrification difficile. Une autopompe municipale, par exemple, doit disposer de l'énergie nécessaire pour projeter des milliers de litres d'eau et fonctionner pendant plusieurs heures. Dans ce type de situation, un modèle électrique viderait la batterie bien avant la fin de l'intervention.


« Ce n'est pas parce qu'on peut le faire qu'il faut forcément le faire », rappelle M. Korn. Chaque gestionnaire doit analyser ses besoins réels et déterminer où l'électrique apporte une valeur ajoutée et où le thermique reste incontournable. Il faut aussi prendre en compte l'investissement initial, les économies

possibles en entretien, le coût des infrastructures de recharge et les aides gouvernementales disponibles. Une fois tous ces facteurs intégrés au calcul, le gestionnaire peut décider si l'électrification correspond vraiment aux besoins de son parc.

Bonnes pratiques

Pour les gestionnaires encore hésitants, M. Korn propose quelques pistes. L'électrique s'adapte mieux aux environnements urbains qu'aux zones rurales, où les distances sont longues et où les bornes de recharge se font rares.

Pour la recharge, il recommande d'installer des bornes de niveau 2, une solution plus rentable que les bornes rapides. Les gestionnaires doivent donc tenir compte des temps de recharge dans leur planification. Avec une borne de niveau 2, la durée peut varier de huit à douze heures selon la borne choisie et la capacité de la batterie.

Compte tenu de ces temps de recharge, si le parc doit être mobilisé pour répondre à des urgences, l'électrification n'est sans doute pas la meilleure option. En revanche, si leur utilisation est plus prévisible, par exemple pour des transports planifiés de patients, les temps de recharge peuvent être intégrés à l'organisation quotidienne. En définitive, s'il devait conseiller un gestionnaire prêt à électrifier son parc d'urgence, M. Korn serait clair : inutile de miser sur les camions de pompiers électriques. Les ambulances peuvent représenter une option intéressante selon leur mission, et il recommande sans réserve l'électrification des véhicules de police. 



Geothentic

TIRER PROFIT DE L'IA AVEC GÉOTHENTIC

GESTION DE FLOTTE OPTIMISÉE

514.373.8118
CONTACT@GEOVENTIC.COM
GEOVENTIC.COM

Contactez-nous 

Suivi des véhicules

Au service des secours

Mise en appui aux services d'urgence la télématique peut sauver des vies.

TEXTE JACK KAZMIERSKI

La plupart des gestionnaires de parc connaissent les avantages de la télématique. Mais pour ceux qui supervisent des véhicules d'urgence, elle est encore plus précieuse.

Guillaume Poudrier, président de Geothentic, souligne que la majorité des véhicules d'urgence utilisent désormais la télématique pour être suivis à distance. « Lors d'une intervention, l'accès en temps réel aux données de localisation et de télémétrie est essentiel, tant pour la coordination que pour la sécurité. »

Nathalie Crewes, responsable de segment commercial chez Geotab, explique que les services d'urgence utilisent de plus en plus la télématique, mais pas seulement pour savoir où se trouve un véhicule. Alors que les systèmes de répartition existants se limitent souvent à afficher un point sur une carte, la demande actuelle porte sur deux questions essentielles : ce que fait le véhicule et dans quel état il se trouve.

Elle rappelle que pour la police, les ambulances et les pompiers, la disponibilité en tout temps est essentielle. Un voyant moteur qui s'allume en pleine intervention est inacceptable. Sans données précises sur l'état du véhicule et sur son usage réel, l'entretien repose sur des calendriers fixes plutôt que sur l'usure véritable.

Mme Crewes note que l'entretien est souvent la première raison qui pousse les organisations à adopter la télématique. Très vite, elles découvrent que les données recueillies répondent aussi à des enjeux opérationnels plus larges. L'analyse des comportements de conduite, en intervention comme en patrouille, permet de mettre en place des programmes de formation adaptés. Ces initiatives contribuent directement à réduire les collisions, limiter les blessures et améliorer la sécurité des intervenants sur la route.

Elle souligne également que la télématique est un moyen efficace de réduire les coûts. Le carburant en est un bon exemple : avec des données précises, il est possible d'élaborer un plan global de réduction des coûts. Les agences peuvent aussi évaluer l'intégration de véhicules électriques en fonction des habitudes réelles d'utilisation de leur parc.



Lorsque les véhicules électriques ne sont pas encore adaptés, la réduction du temps passé au ralenti permet déjà de réaliser d'importantes économies. Mme Crewes souligne que certains parcs ont diminué ce temps de 40 %. Les véhicules de police, souvent utilisés comme bureaux mobiles, restent parfois longtemps à l'arrêt près des postes, une pratique peu efficace. La mise en place d'alertes personnalisées pour signaler les excès de ralenti permet alors de sensibiliser les conducteurs et d'encourager des comportements plus économiques.

Mise en place

Le marché offre un large choix de solutions de télématique. Il est donc important de sélectionner celle qui répond le mieux aux besoins du parc. Selon M. Poudrier, la solution retenue dépendra surtout du budget disponible et de l'utilisation qui sera faite des données. Les meilleures pratiques consistent à équiper les véhicules de police et les camions de pompiers de caméras, en complément du GPS. L'accès en temps réel à ces données permet alors aux équipes à distance d'apporter un soutien rapide et pertinent lors des interventions.

L'intelligence artificielle vient renforcer cet apport. Mme Crewes estime que pour les véhicules d'urgence, un système complet de télématique est essentiel afin d'améliorer la sécurité, l'efficacité et la rapidité des interventions. Ces systèmes utilisent l'IA pour transformer les données en informations exploitables. La plateforme doit permettre une intégration fluide avec les technologies déjà à bord et garantir que les données ne restent pas cloisonnées.

Elle rappelle que le choix d'une solution doit toujours se faire en fonction des objectifs opérationnels : réduire les délais d'intervention, améliorer la sécurité, maximiser la disponibilité des véhicules, optimiser l'utilisation des ressources et maîtriser les coûts.

« Un bon système propose un suivi GPS quasi instantané, garantissant une localisation précise et un routage dynamique optimisé par l'IA », poursuit-elle. « Il doit aussi permettre de suivre les

comportements de conduite, comme la vitesse, les freinages brusques ou le temps de ralenti. Quant aux systèmes de caméras intelligents, qu'ils soient orientés vers l'avant, vers le conducteur ou à 360 degrés, ils fournissent des preuves précieuses, renforcent la formation et offrent une meilleure vision de la situation. »

Mme Crewes ajoute que le suivi de l'entretien et l'analyse des données permettent d'anticiper les problèmes de moteur ou de consommation. Les alertes et les outils de communication d'urgence, comme la notification automatique de collision (ACN) ou les boutons d'appel, sont indispensables pour obtenir une aide immédiate et favoriser une intervention plus rapide.


Télématique et transparence

Frank Daccardi, directeur des solutions télématiques chez Holman, estime que le besoin d'efficacité et de transparence explique l'essor de ces technologies. « Lorsqu'un véhicule active ses gyrophares ou sa sirène, il est essentiel de le localiser sur une carte et d'identifier les autres unités à proximité. Si plusieurs unités doivent être déployées, l'intervention peut ainsi être coordonnée de façon optimale. », dit-il. Au-delà de la localisation et de l'activité, M. Daccardi insiste sur l'im-

portance des données d'entretien. « Les véhicules d'urgence passent beaucoup de temps au ralenti. Dans ces conditions, le compteur kilométrique n'est pas un indicateur fiable pour déterminer quand le véhicule doit passer à l'atelier. »

« Dans un parc classique, une immobilisation occasionnelle ne représente qu'un contretemps », ajoute-t-il. « Pour un véhicule d'urgence, l'enjeu est tout autre, car une immobilisation peut mettre des vies en danger. »

Il souligne aussi la sensibilité des données. « Il faut une solution fiable, capable de répondre au moment où on en a besoin. Mais les données étant sensibles, il est essentiel d'en contrôler rigoureusement l'accès. Dans un service de police, par exemple, il serait impensable que la position des véhicules en temps réel soit accessible à tout le monde. »

Pour éviter les erreurs lors de la mise en place, M. Poudrier recommande pour sa part de se tourner vers des spécialistes. Les parcs doivent travailler avec un fournisseur spécialisé, qui comprend les besoins particuliers des services d'urgence et peut adapter la solution en conséquence. S'associer avec un partenaire qui propose une intégration progressive et un soutien à long terme est la clé du succès. 



**1^{ER} OCTOBRE AU
30 NOVEMBRE 2025**

OBTENEZ JUSQU'À

100\$

DE RABAIS

À L'ACHAT DE 4 PNEUS
YOKOHAMA SÉLECTIONNÉS*

DISPONIBLE CHEZ LES DÉTAILLANTS YOKOHAMA AGRÉÉS



Le rabais est offert par la carte Visa**
prepayée Yokohama.

100 \$

GEOLANDAR X-AT G016

85 \$

GEOLANDAR CV 4S G061
GEOLANDAR A/T G015
GEOLANDAR A/T XD G017
GEOLANDAR A/T4 G018

70 \$

ICEGUARD IG53 • ICEGUARD G075 • ICEGUARD IG51
BLUEARTH WINTER V906 • BLUEARTH WINTER V905 • GEOLANDAR I/T G072
GEOLANDAR CV G058 • GEOLANDAR X-CV G057 • GEOLANDAR M/T G003
AVID ASCEND GT • AVID ASCEND LX

YOKOHAMAREBATE.CA



Performance garantie !

Ces pneus commerciaux ont été conçus pour dépasser toutes les attentes.

TEXTE JACK KAZMIERSKI

Du 4 juin au 28 août, Michelin a tenu sa tournée « Innovation in Motion 2025 Road Show » dans six villes d'Amérique du Nord. À l'occasion d'une visite de ses centres de rechapage organisée pour les professionnels de l'industrie du pneu, le manufacturier a présenté plusieurs de ses nouveaux modèles commerciaux.

L'un des moments forts de l'évènement a été la présentation de la gamme Agilis, destinée aux camions légers et moyens. Sarah Brand, directrice principale de marque, secteur urbain chez Michelin, a présenté les principaux atouts de chacun des modèles. « La gamme Agilis allie durabilité, traction et longévité », a-t-elle souligné.

En matière de longévité, Mme Brand assure que chaque pneu Agilis est couvert par une garantie de 20 % de kilométrage supplémentaire. « Vous pourriez vous demander pourquoi ne pas proposer une garantie kilométrique comme le font d'autres fabricants ? » a-t-elle poursuivi. « Selon que vous transportiez des briques ou des sacs de croustilles, le kilométrage obtenu sera très différent. C'est pourquoi nous garantissons 20 % de kilomètres supplémentaires par rapport à tout pneu concurrent. Nous en sommes très confiants, puisque cette garantie existe depuis 2018 et qu'aucune réclamation n'a été enregistrée à ce jour. »

Afin d'améliorer la durabilité, Michelin propose sa technologie CurbGard, qui renforce les flancs du pneu avec du caoutchouc supplémentaire pour les protéger de l'abrasion urbaine et optimiser leur résistance. En matière de traction, Mme Brand a rappelé que Michelin propose des pneus commerciaux certifiés 3 Peak Mountain Snowflake (3PMS). Cette homologation est essentielle au Canada, où les hivers apportent neige et glace et où l'adhérence demeure primordiale.

Agilis CrossClimate 2 et HD All-Season

On retrouve ces caractéristiques dans le nouveau pneu Agilis CrossClimate 2, pensé pour les camions légers commerciaux. Il est offert en dimensions LT-Metric (lancé le 1^{er} juin 2025) et sera




Le pneu Agilis HD Grip D a fait ses débuts au Canada en 2024, remplaçant le pneu XDS2.

aussi disponible en dimensions C-Metric dès octobre 2025. « Mais nous faisons tout notre possible pour qu'ils soient disponibles en septembre sur le marché canadien », a précisé Mme Brand. Elle a ensuite présenté le pneu Agilis HD All-Season, soulignant qu'il offrait 50 % de longévité de plus que son principal concurrent. « Nous avons confiance en notre garantie de 20 % de kilométrage supplémentaire, mais nos essais internes montrent qu'en réalité, il dépasse la concurrence de 50 %. »

Comme son nom l'indique, l'Agilis HD All-Season a été conçu pour offrir des performances en toute saison. Il est certifié 3PMS, intègre la technologie CurbGard pour améliorer la durabilité et se caractérise par une forte densité de lamelles afin d'optimiser la traction hivernale.

Agilis HD Grip D et HD Z

Michelin a également présenté deux autres pneus Agilis : les modèles HD Grip D et HD Z. Le premier a fait son entrée au Canada en juillet 2024 et remplace le pneu XDS2. Comme l'Agilis HD All-Season, le HD Grip D est certifié 3PMS et a été conçu pour offrir une traction optimale en toute saison. Bien qu'il soit conçu comme pneu moteur, Michelin précise qu'il peut aussi être utilisé de façon limitée en toutes positions. Cette polyvalence vise surtout les applications régionales ou en service mixte.

L'Agilis HD Z est un pneu toutes positions destiné aux véhicules de poids moyen. Il a été conçu pour optimiser la durabilité, le kilométrage et la traction sur chaussée mouillée dans les environnements commerciaux urbains et régionaux. Conçue pour évacuer l'eau rapidement, sa bande de roulement s'accompagne d'un atout supplémentaire : selon Michelin, ce pneu peut parcourir jusqu'à 34 % de kilomètres de plus que ses principaux concurrents. 



envolve



La Chevrolet BrightDrop

Conçue pour durer

Modèle Chevrolet BrightDrop 600 2025 présenté.



COMMERCIAL
ÉLITE

La Chevrolet BrightDrop 600 2025 est fin prête à rejoindre votre parc automobile. Cette fourgonnette 100 % électrique offre une autonomie estimée par GM allant jusqu'à 437 km* avec une charge complète, ainsi que des fonctions de sécurité avancées. Polyvalente, spacieuse et prête à relever tous les défis, la BrightDrop est conçue pour le travail. Allez-y, c'est le temps de faire le switch.

Visitez votre concessionnaire Chevrolet Commercial Élite pour en savoir plus.

* Basé sur la batterie à autonomie maximale disponible pour BrightDrop 400 et 600 à TI. Estimation de GM basée sur les capacités actuelles de projection analytique conformes à la norme SAE J1634, révision 2017 - MCT. L'autonomie réelle peut varier en fonction de plusieurs facteurs, y compris la température, le terrain, l'âge de la batterie, le chargement ainsi que la façon dont vous utilisez et entretenez votre véhicule. Les objectifs de performance, les estimations et les spécifications liées aux capacités sont basés sur des analyses assistées par ordinateur et des simulations effectuées à l'aide d'outils d'ingénierie virtuelle.



Camions de pompier

Ces merveilles qui sauvent des vies

Qui n'a pas été fasciné, durant son enfance, par les véhicules d'incendie, avec leur couleur flamboyante, leurs chromes et lumières rutilants et cette aura de véritables héros qui accompagnent les sapeurs-pompiers ?

TEXTE **CLAUDE BOUCHER**

Si on voit encore aujourd'hui des véhicules dignes de musées circuler sur nos routes et dans les casernes étincelantes de propreté, les camions de pompiers ont connu, au fil des ans, une évolution et parfois même des révolutions. Flottes et Mobilité s'est intéressé à ces véhicules qui sont tout sauf ordinaires.

Chez Rob Anselmi, chef de division entretien mécanique, gestion des équipements et actifs au service d'incendie de la Ville de Toronto, cette fascination s'est transformée en véritable vocation. Depuis près de quatre décennies, il s'occupe de l'achat de véhicules pour le plus important service d'incendie au pays.

« J'exerce ce métier depuis 37 ans maintenant. J'ai commencé avant la fusion de six villes pour former Toronto. J'ai débuté à Etobicoke, à l'ouest de la grande ville. C'était un petit service de pompiers avec 12 casernes. Dès mon arrivée, je travaillais sur ces petits camions de secours miteux, équipés de moteurs à essence et de carburateurs à pointe. Nous avions des camions à cabine ouverte, avec transmission manuelle, etc. » ➤

Les véhicules d'incendie comptent de nombreux équipements qui sont dispendieux mais nécessaires.



Pour lui, le plus grand changement au fil des ans, c'est l'arrivée de camions conçus dès le départ pour répondre aux besoins spécifiques de la lutte contre les incendies.

À ses débuts, les véhicules d'urgence étaient construits à partir d'un camion moyen ou lourd standard, auquel on ajoutait les équipements nécessaires pour le travail : pompes, échelles, etc. Aujourd'hui, si les services d'incendie de petites municipalités peuvent encore opter pour cette solution, les grandes villes comptent sur des équipements conçus sur mesure, à partir d'un châssis brut. S'il souligne que des fabricants comme Mack faisaient d'excellents camions, il note qu'un camion d'incendie doit pouvoir durer de 15 à 20 ans, alors que les camions commerciaux ont une vie utile de cinq à sept ans.

Mais pour lui, la plus importante révolution, particulièrement pour le travail des pompiers, c'est l'arrivée des cabines entièrement fermées.

« En 1952, Smeal avait un camion-échelle à cabine fermée, le premier jamais construit. Et pourtant, 30 ans plus tard, on roulait toujours avec des camions à cabine ouverte. Je n'ai jamais compris pourquoi ils ne mettaient pas un toit sur les camions d'incendie! Mais finalement, Lafrance a commencé à construire des camions de pompiers avec un toit... Wow, quel concept ! »

Ce changement important est aussi accompagné avec des cabines plus confortables, plus sécuritaires, plus silencieuses, et mieux conçues pour le travail des pompiers.

Les hauts et les bas de la technologie

Tout comme l'ensemble des véhicules commerciaux et industriels, les camions de pompiers ont suivi l'évolution des technologies véhiculaires, notamment avec l'arrivée d'une foule de systèmes électroniques. Mais au-delà des composantes des groupes motopropulseurs et des systèmes liés à la conduite du véhicule, la modernisation des systèmes opérationnels des véhicules d'incendie a apporté de nombreux bienfaits. C'est le cas, notamment, des systèmes de contrôle des échelles et de stabilisation des camions.

« Les échelles aériennes d'origine étaient équipées d'un cric manuel. Il fallait le poser au sol et le tourner comme une grosse vis. Aujourd'hui, le système est entièrement électronique et hydraulique. Il suffit d'appuyer sur un bouton pour déployer les stabilisateurs et mettre le camion à niveau en 30 secondes. Ce n'est pas seulement génial, c'est un bien meilleur système, beaucoup plus rapide où la pression sur chaque cric est adéquate et l'utilisateur peut appuyer sur ce bouton pour faire autre chose, comme se préparer à lever l'échelle. »



Les nacelles doivent être en mesure d'atteindre des hauteurs impressionnantes dans un contexte urbain.

Les contrôles électroniques ont aussi rehaussé la sécurité lors de l'opération des échelles, en termes de capacité de celles-ci à supporter un poids selon l'angle auquel elles sont déployées. Alors que la limite de charge, ou charge de pointe, était autrefois établie à partir d'une mesure avec l'échelle à l'horizontale, les fabricants nord-américains ont adopté la norme européenne de contrôle de l'enveloppe, qui évalue constamment la capacité de l'échelle selon l'angle.

« Plus important encore, le camion vous avertit lorsque vous sortez de cette position, alors qu'auparavant, c'était presque une devinette. Les anciens modèles étaient équipés d'un dispositif qui mesurait la pression hydraulique, vous indiquait si vous sollicitiez trop l'échelle et déclenchait un klaxon. Presque tous les modèles sont maintenant dotés de fonctionnalités qui vous empêcheront de commettre une bêtise et de renverser une échelle. » D'autant plus important, souligne Rob Anselmi, qu'il n'existe aucune certification officielle requise pour manœuvrer une échelle de camion de pompier. Mais notre expert en véhicules d'incendie ajoute que dans certains cas, l'intégration de contrôles électroniques va un peu trop loin.

« L'électronique et les fonctionnalités de ce genre sont formidables, mais utiliser une pompe est une expérience très tactile. On a un gros tuyau d'eau qui entre, un gros tuyau qui sort ; on sent quand on actionne la vanne, les tuyaux d'admission, ou quand on est sur le point de manquer d'eau, et on le sent au bruit du camion. Les systèmes actuellement installés dans les camions sont entièrement électroniques et ressemblent à un iPad.

Ces contrôles électroniques peuvent donc fausser la perception quant à la quantité d'eau déversée sur un foyer d'incendie.

« Les buses d'incendie sont désormais de très bonne qualité. Même avec une alimentation en eau bien réduite, le jet d'eau semblera bon, car la buse compense. Mais le débit est loin d'être suffisant. Donc, si vous ne lisez pas un indicateur de débit pour connaître la pression en kilopascals, vous ne le savez même pas. »

Pour Rob Anselmi, si la plupart des innovations technologiques sont intéressantes et peuvent aider à sauver des vies et sont parfois exigées par l'organisme nord-américain qui régit les équipements de lutte contre les incendies, la National Fire Protection Association, il demeure un fervent partisan de la simplicité.

Des camions rutilants, mais des outils avant tout


Qu'on soit dans une petite municipalité ou une grande ville, les camions de pompiers continuent de déclencher une véritable fascination, que ce soit chez les tout-petits ou chez les plus grands. Présents lors d'évènements, défilés ou festivals, le chrome, les couleurs, les lumières et l'impressionnante batterie de jauges, valves et boyaux attirent l'œil. Mais au-delà du look, Rob Anselmi rappelle qu'ils sont d'abord et avant tout un une boîte à outils conçue pour sauver des vies.

« Si un politicien me demande un jour : « Pourquoi ne pas économiser de l'argent et rendre votre camion moins joli ? », je lui répondrais : « Montrez-moi n'importe quoi sur ce camion et je vous dirai pourquoi il est construit de cette façon et pourquoi il ressemble à ça. »

Un peu plus haut, un peu plus loin

En 2021, la Ville de Toronto a fait l'acquisition au coût total de 3 millions dollars, d'une nacelle de sauvetage télescopique F230RPX Bronto, d'une hauteur maximale de 230 pieds ou 70 mètres, soit l'équivalent d'un immeuble de 20 étages. Construite en Finlande et installée au Québec par 1200° TECHNO FEU, cette nacelle était, au moment de sa livraison, la plus haute en Amérique du Nord, loin devant la deuxième plus haute qui n'atteignait que 135 pieds. Pourquoi une telle acquisition ?

« En plus d'être le camion le plus cool de la planète, c'est sa grande portée qui impressionne », nous dit Rob Anselmi. « Toronto est une ville où les immeubles de grande hauteur sont omniprésents. Nous en sommes arrivés à un point où nous ne mesurons plus seulement le temps écoulé entre un appel de la station jusqu'à l'adresse, mais aussi le temps nécessaire pour se rendre de l'adresse au lieu de l'intervention, en hauteur. »

Et, au-delà de sa portée verticale, c'est aussi sa portée horizontale qui en fait une pièce d'équipement de valeur. La nacelle peut, en effet, atteindre un emplacement situé à 70 pieds de distance, même à une hauteur de 160 pieds. Comme le camion ne peut pas toujours se rendre près d'un immeuble, cette portée lui permet de rejoindre des endroits qu'aucune autre nacelle ne pourrait approcher. Construit sur un camion Mack de cinq essieux, ce véhicule est, nous dit Rob Anselmi, pratiquement plus facile à conduire qu'une échelle aérienne normale. 

Une industrie canadienne solide

Si le Canada ne compte aucun fabricant de châssis de camion d'incendie (la partie véhicule en lui-même), le pays peut s'enorgueillir de plusieurs entreprises qui fabriquent ou distribuent et assemblent le produit final.

Au Québec seulement, il convient de mentionner des entreprises comme les Véhicules d'urgence Carl Thibault, dont les origines remontent à plus de 100 ans, MAXIMETAL, qui fait depuis 2022 partie du groupe Oshkosh, 1200 Degrés, qui regroupe les en-

treprises Techno Feu, Boivin & Gauvin et 1200 Degrees Ontario, et les Industries Lafleur. En Ontario, un des leaders au pays est Dependable emergency vehicles, de Brampton, tandis que dans l'ouest, Fort Garry Fire Trucks dessert le Canada et même les États-Unis à partir de ses installations à Winnipeg au Manitoba, tandis que Safetek Profire, basée en Colombie-Britannique, offre ses produits d'un océan à l'autre. S'ajoutent à ces fabricants et installateurs de nombreux fournisseurs partout au pays.

Les trois R

Réutiliser, recycler, rechapé : trois piliers au cœur de l'industrie du pneu.

TEXTE JACK KAZMIERSKI

Si vous avez déjà acheté un iPhone ou un iPad remis à neuf chez Apple ou un autre détaillant, vous connaissez les avantages d'un produit remis en état. Le rechapage d'un pneu repose sur le même principe : non seulement vous faites des économies, mais vous choisissez aussi une solution plus écologique.

RTS Canada est la deuxième entreprise de rechapage de pneus pour véhicules commerciaux au Québec. Selon son président, Martin Collet, l'impact écologique d'un pneu 11R22.5 rechapé est considérable.

Chaque pneu remis en service permet d'économiser 57 litres d'huile, 71 livres de caoutchouc et 31 livres d'acier, tout en réduisant les émissions de CO2 de 243 livres. M. Collet rappelle que la majorité des pneus pour véhicules commerciaux actuels peuvent être rechapés plusieurs fois, y compris ceux des marques économiques.

« Tous les pneus pour véhicules de classe 4 à 8 sont conçus pour être rechapés, peu importe leur lieu de fabrication, y compris ceux fabriqués en Asie, explique-t-il. Ils sont tous pensés pour être réutilisés. » Il ajoute que, pour supporter le poids des véhicules commerciaux modernes, les pneus doivent être conçus de manière suffisamment robuste. Cette conception les rend aptes à être rechapés plusieurs fois.

« Ces pneus sont faits pour être réutilisés trois fois, ce qui leur donne une durée de vie équivalente à quatre vies, poursuit-il. Michelin travaille même à rendre ses carcasses rechapables quatre fois, ce qui porterait leur durée de vie à cinq vies. »



Les imperfections sont éliminées avec un outil à basse vitesse.



L'opérateur retire les pierres coincées dans la bande de roulement.

Pourtant, même conçus pour être rechapés, les pneus ne sont pas automatiquement jugés aptes. « Tout dépend de l'inspection visuelle et de la vérification par shearographie », souligne M. Collet.

La shearographie est une méthode de contrôle non destructif qui permet de détecter les défauts internes d'un pneu, comme les décollements ou les poches d'air. Elle utilise l'interférométrie au laser pour mesurer les défauts de surface lorsque le pneu est placé sous vide. Seules les carcasses exemptes d'anomalies lors de ce contrôle peuvent ensuite être rechapées.

Précure ou moulage

Le rechapage peut être réalisé de deux manières : par précure ou par moulage. Dans le premier cas, une bande de roulement préfabriquée est enroulée autour de la carcasse, puis l'ensemble est cuit de façon à fusionner la bande et le pneu. Dans le second, le caoutchouc est appliqué directement sur la carcasse, à l'intérieur d'un moule qui reproduit le dessin de la bande de roulement. L'ensemble est ensuite cuit sous pression dans le moule, jusqu'à obtenir une liaison complète entre la carcasse et la bande. Les gestionnaires de parc qui envisagent de recourir au rechapage ont le choix entre plusieurs marques, notamment Bridgestone/Bandag, Goodyear, Michelin, Marangoni ou Continental. « Chaque marque a ses propres composés de caoutchouc et ses profils de bande de roulement », indique M. Collet. « Pour notre part, nous travaillons avec Marangoni, dont la particularité est d'utiliser une technologie sans joint, RINGTREAD, qui s'appuie sur le procédé par précure. »

Sur son site, Marangoni explique : « RINGTREAD est le seul système de rechapage qui utilise des anneaux précuits sans joint, parfaitement ajustés à la carcasse, sans contrainte ni déformation du profil. Face aux bandes classiques, le système RINGTREAD offre une productivité supérieure, sans pertes et avec une qualité comparable à celle d'un pneu neuf. »

Visite d'usine

Fleet & Mobility a pu visiter l'usine de rechapage Canadian Treads à Ingersoll, en Ontario. L'installation utilise la technologie



La bande de roulement usée est entièrement retirée.

Michelin. Selon Darcy Lee, directeur des ventes de pneus rechapés chez Michelin Canada, l'usine traite environ 50 000 pneus par an. Sa capacité pourrait toutefois dépasser les 70 000. M. Lee nous a présenté les neuf étapes suivies pour chaque pneu :

ÉTAPE 1 – Inspection initiale

Un opérateur enregistre le pneu dans le système informatique. Chaque pneu reçoit un code-barres qui le suivra tout au long du processus. L'opérateur inspecte le pneu sous tous les angles à l'aide de puissants éclairages. Un courant électrique est appliqué pour détecter d'éventuelles perforations, comme un trou de clou. L'opérateur palpe également le pneu à la recherche d'irrégularités, comme des bosses, et retire les pierres coincées dans la bande de roulement.

ÉTAPE 2 – Meulage

L'ancienne bande de roulement est entièrement retirée. L'opérateur saisit les paramètres de la carcasse dans le système. Les données sont transmises à la machine, qui enlève automatiquement la quantité exacte de caoutchouc. Le processus est entièrement automatisé et contrôlé par ordinateur.

ÉTAPE 3 – Système CIA (Casing Integrity Analyzer)

Grâce à une technologie semblable à un rayon X ou à un scanner médical, le système CIA prend des images de l'intérieur de



Le caoutchouc chaud est injecté dans les cavités puis nivelé.

la carcasse afin de détecter les dommages invisibles à l'œil nu. Cette technologie est exclusive à Michelin.

ÉTAPE 4 – Ébarbage et réparation

Les défauts causés par des clous ou d'autres dommages sont réparés. Des outils à basse vitesse avec différents embouts sont utilisés, puis un pistolet injecte du caoutchouc chaud dans les cavités. La surface est ensuite lissée pour éliminer toute irrégularité.

ÉTAPE 5 – Pose de la bande de roulement

Une couche de caoutchouc dite CTC (cushion-to-casing) est appliquée sur la carcasse. Chauffé puis appliqué, ce caoutchouc agit comme une colle entre la carcasse et la nouvelle bande. La bande est ensuite posée, soit sous forme de bandelette dont les extrémités sont agrafées, soit en moule complet.

ÉTAPE 6 – Mise sous enveloppe

Michelin a développé un procédé spécifique avec une enveloppe intérieure et une enveloppe extérieure qui assurent une pression uniforme à l'intérieur comme à l'extérieur du pneu. Cette étape fixe la carcasse et la bande en vue de la cuisson.

ÉTAPE 7 – Vulcanisation

Le pneu est placé dans un four à vapeur sous pression, où il est cuit environ deux heures à 126 degrés Celsius.

ÉTAPE 8 – Retrait des enveloppes


Les enveloppes intérieures et extérieures sont retirées.

ÉTAPE 9 – Inspection finale

Chaque pneu est contrôlé pour s'assurer de l'absence d'anomalie. Une fois validés, ils sont expédiés à un distributeur ou directement à un client de parc.

Des avantages concrets

Comme un appareil électronique remis à neuf, un pneu rechapé fait économiser de l'argent tout en réduisant l'impact environnemental d'un parc. Le rechapage répété d'une carcasse évite l'élimination prématurée de pneus.

John Woodrooffe est chercheur à l'Université du Michigan. Il dirige également le *Commercial Vehicle Research and Policy Program* et supervise l'analyse de la sécurité des véhicules à l'*University of Michigan Transportation Research Institute*. Dans un rapport, il estime que le rechapage représente plus de 3 milliards de dollars américains d'économies annuelles pour les parcs. 

Une révision appréciée des normes EPA 2027

L'administration américaine s'apprête à réviser, voire entièrement éliminer, la prochaine vague de réglementation de l'agence de protection de l'environnement (EPA) sur les émissions de gaz à effet de serre pour les camions légers, moyens et lourds, soit la Phase 3 des normes d'émission de GES.

TEXTE **CLAUDE BOUCHER**

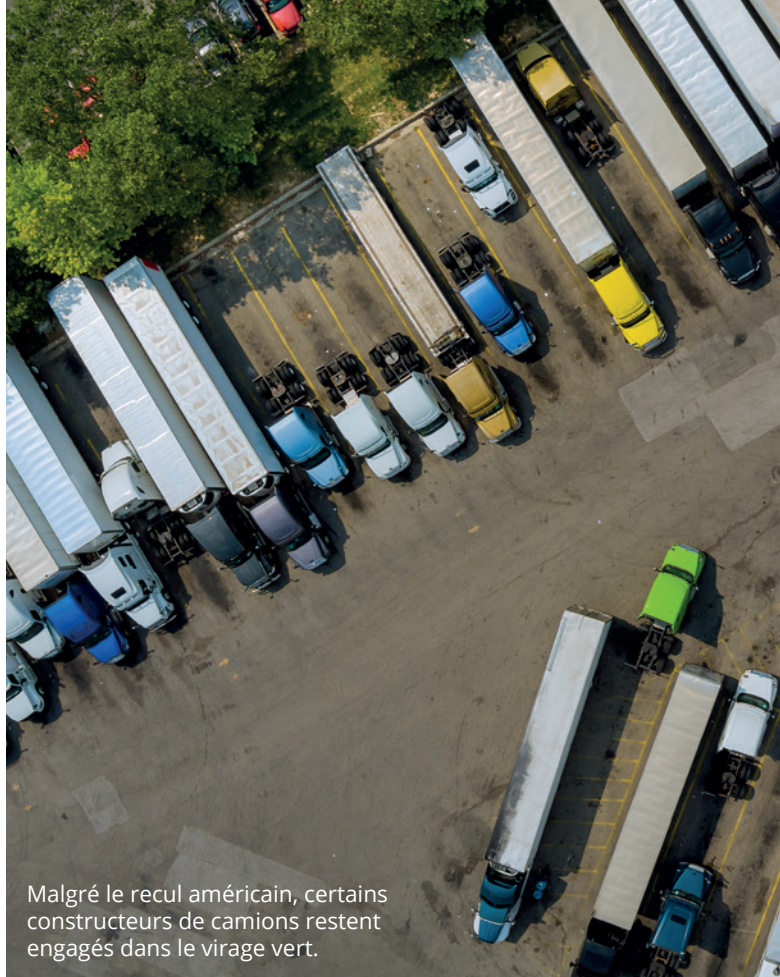
Cette annonce est applaudie par plusieurs joueurs importants de l'industrie, tant du côté de l'Association américaine du camionnage (ATA) que par les constructeurs de camions.

La version finale de la troisième phase de la norme d'émission de GES pour les véhicules commerciaux a été dévoilée en mars 2024. Cette phase prévoit des normes qui seront imposées graduellement, selon le type de véhicule et son application, à compter de l'année-modèle 2027.

Pour les camions légers et moyens, des réductions de gaz à effet de serre doivent être effectives dès l'année-modèle 2027, respectivement de 17 % et de 13 %, pour atteindre à terme 60 % et 40 % en 2032. Les camions vocationnels lourds bénéficient d'un délai additionnel, l'exigence de réduction de GES débutant à 13 % en 2029 et se terminant à 30 % en 2032. Toujours selon les normes publiées en 2024 par l'EPA, les tracteurs régionaux (ou cabines sans compartiment-couchette) devraient dès l'année-modèle 2028 afficher une réduction des émissions de GES de 8 %, réduction qui passerait à 40 % en 2032. Quant aux tracteurs autoroutiers avec compartiment-couchette, la réduction devrait être de 6 % en 2030 et de 25 % en 2032.

Bien que les normes GES27 de l'EPA ne stipulent aucunement l'obligation d'opter pour une technologie ou une autre, l'agence prévoit dans ses documents officiels que la solution pour respecter ces normes pourrait être la suivante :

- 50 % de véhicules zéro émission (ZEV) pour les camions vocationnels en 2032, incluant l'utilisation de technologies à batteries électriques et à piles à combustible.
- 34 % de véhicules zéro émission (ZEV) pour les tracteurs à cabine de ville en 2032, incluant l'utilisation de technologies à batteries électriques et à piles à combustible.



Malgré le recul américain, certains constructeurs de camions restent engagés dans le virage vert.

- 25 % de véhicules zéro émission (ZEV) pour les tracteurs à cabine couchette en 2032, incluant principalement l'utilisation de technologies à piles à combustible.

Et c'est ici que le bât blesse ; selon les constructeurs de véhicules lourds, ces normes constituent ni plus ni moins que l'obligation de recourir aux technologies de camions électriques à batteries ou à piles à combustible. Et selon eux, ni le réseau de recharge ni la capacité de production ne sont réalistes dans un tel délai.

Opération dérèglementation

Avec l'arrivée au pouvoir de l'administration Trump 2.0, tous s'attendaient à un changement radical du côté de l'EPA. Personne n'a donc été surpris lorsqu'en mars dernier, le directeur de l'EPA, Lee Zeldin, a annoncé une vague importante de dérèglementation, un geste reflétant clairement la vision climatosceptique de la nouvelle administration. Parmi les politiques à revoir, le nouveau patron de l'EPA mentionnait notamment les normes d'émission des véhicules légers, moyens et lourds.

Fin juillet, l'administration Trump est officiellement allée de l'avant avec le dépôt d'une réglementation qui viendrait littéralement annuler la prochaine vague de normes d'émission de GES. S'appuyant sur des commentaires reçus des principales parties prenantes de l'industrie, la proposition de l'EPA dirigée par Lee Zeldin viendrait annuler toutes les normes d'émission de GES



de l'ère Obama-Biden, les ramenant aux normes pré-2010. L'annonce de touche aussi les émissions d'oxyde d'azote et les NOx.

Des réactions tout en nuance

L'Association américaine du camionnage a clairement applaudi l'annonce, l'ensemble de ces normes ayant eu au fil des ans un poids énorme sur le coût d'achat et d'entretien des camions lourds, sans compter les problèmes techniques causés par de nouvelles technologies comme la réduction catalytique sélective ou pire encore les filtres à particules diesel.

Du côté des constructeurs de camions moyens et lourds, la réponse à cette annonce est plus nuancée. D'une part, les constructeurs ont investi des sommes colossales pour répondre à ces normes appelées à disparaître, normes aux-

quelles ils devaient se conformer d'ici deux ans. D'autre part, certaines de ces normes visaient aussi la réduction de la consommation de carburant, un objectif commercial aux bénéfices évidents.

À l'échelle mondiale, Camions Volvo s'est d'ailleurs fixé l'objectif du zéro émission d'ici 2040 pour tous ses véhicules. Mais tous les constructeurs de camions et moteurs s'entendent sur un point : le tout-électrique ne peut, à court terme, être l'unique solution envisagée. Les moteurs thermiques, qu'ils soient à l'hydrogène, au gaz naturel renouvelable ou au bio-diesel, doivent aussi faire partie de la solution.

Et à l'instar de la plupart des constructeurs, Daimler Trucks North America estime qu'une révision des normes de l'EPA était souhaitable : « Nous saluons la décision de l'Agence américaine de protection de l'environnement de revoir les normes de la Phase 3 sur les gaz à effet de serre (GES3) pour les véhicules lourds. Les exigences initiales pour les véhicules zéro-émission de la GES3 étaient irréalisables en termes de maturité technologique, de disponibilité des infrastructures et de rentabilité. Nous sommes ravis que l'EPA s'efforce de garantir que les progrès environnementaux soient réalisés en adéquation avec les réalités économiques et opérationnelles. »

Cela dit, avec les investissements massifs dans les technologies propres de tous les joueurs de l'industrie, n'en déplaise aux climatosceptiques, il est clair que l'offre de véhicules légers, moyens et lourds à faible émission ou émission zéro continuera de progresser au cours des prochaines années.

Il faut rappeler que l'ensemble des constructeurs de camions opèrent à l'échelle internationale, et que la majorité des camions moyens et lourds vendus en Amérique du Nord sont fabriqués par des constructeurs européens. Et il serait fort douteux que l'Europe se range du côté des États-Unis et réduise ses propres normes d'émission de polluants appliquées aux camions lourds de l'autre côté de l'Atlantique. [O](#)

Pourcentage de réduction sur les normes d'émission de CO₂ de la Phase 2

Année-modèle :	2027	2028	2029	2030	2031	2032
Camion spécialisé léger-lourd	17 %	22 %	27 %	32 %	46 %	60 %
Camion spécialisé moyen-lourd	13 %	16 %	19 %	22 %	31 %	40 %
Camion spécialisé lourd	---	---	13 %	15 %	23 %	30 %
Tracteur régional	---	8 %	12 %	16 %	28 %	40 %
Tracteur avec couchette	---	---	---	6 %	12 %	25 %

Les contraintes de réduction des émissions de gaz à effet de serre ont été levées par la nouvelle administration américaine.

La technologie de pointe derrière le rechapage de pneus commerciaux

Des technologies de pointe existent permettant de remettre sur la route des pneus commerciaux rechapés. Nous avons visité l'usine RTS Canada à Montréal qui s'en fait une spécialité.

TEXTE MICHEL BEAUNOYER

Martin Collet et Trevor Schotsman sont propriétaires depuis trois ans de cette entreprise fondée en 1995 pour mettre en valeur une technologie italienne. Encore aujourd'hui, la plupart des pneus remis en condition par RTS Canada le sont grâce cette même technologie, qui a la particularité de proposer une semelle neuve, sans joints, fusionnée à la carcasse d'origine.

RTS Canada fait partie de la quinzaine d'entreprises au Québec, de toutes dimensions, œuvrant dans le domaine du rechapage de pneus pour l'industrie du transport. Ici, dans un édifice de 30 000 pieds carrés, 40 employés reconditionnent entre 40 000 et 50 000 pneus pour camions des classes 4 à 8 annuellement. Le potentiel de production atteint 65 000 pneus, mais le marché est présentement brouillé. Les turbulences proviennent de l'arrivée massive de pneus commerciaux bas de gamme asiatiques offerts à des prix de liquidation. Le fait que les gestionnaires de parc sont peu sensibles à l'idée de considérer le pneu rechapé est l'autre entrave à l'exploitation du plein potentiel de cette usine.



Trevor Schotsman et Martin Collet sont à la tête de l'entreprise RTS Canada spécialisée dans le rechapage de pneus commerciaux.

« Nous avons réalisé une étude sur une période de 12 mois portant sur les pneus commerciaux destinés au recyclage au Québec et 58 % des pneus que nous avons évalués auraient pu être rechapés », constate M. Collet. C'est un honteux gaspillage de ressource ! Après le carburant, les pneus sont la principale source de pollution dans nos transports. » L'usine a été complètement transformée avec l'arrivée des nouveaux propriétaires dans le but d'améliorer les processus, de maintenir la qualité supérieure de nos produits et d'augmenter les capacités de production. »

RTS Canada s'approvisionne directement chez des marchands de pneus spécialisés dans les services aux parcs commerciaux. L'entreprise y collecte les pneus usés et en profite pour livrer les pneus rechapés commandés par ces clients. Il faut savoir que pour Martin Collet et son partenaire Trevor Schotsman, basé à Toronto, prolonger la vie des pneus commerciaux est un engagement en faveur de la protection de notre environnement et de



Une première inspection visuelle permet de retirer les pneus trop abîmés de la chaîne de production.



L'ancienne semelle est complètement retirée et la surface est préparée pour le rechapage.



l'économie des ressources naturelles. Rendues à l'usine, les carcasses sont scrutées à la loupe pour déterminer si elles sont aptes à recevoir une nouvelle semelle avant de renouer avec la route. En fait, l'inspection détaillée des candidats au rechapage est confiée à une machine de shearographie qui vérifiera la présence d'anomalies internes que même un œil expert ne pourrait déceler.


Le pneu qui réussit cet examen sera cadré, c'est-à-dire débarrassé de la semelle restante (environ 7 kg de matière récupérés et recyclés) et mis en condition pour en accepter une nouvelle. Au besoin, un brossage et des réparations manuelles de la carcasse seront effectués avant qu'elle ne soit recouverte d'une nouvelle semelle. L'assemblage est alors soumis au processus de vulcanisation, qui confèrera au caoutchouc brut une plus grande élasticité et une résistance accrue. Une inspection finale précèdera sa mise en marché en incluant une inspection de qualité supplémentaire à la shearographie pour garantir

une cuisson parfaite de chaque lot. Un pneu de qualité supérieure peut être rechapé trois fois, et récemment avec certaines marques et modèles, jusqu'à quatre fois, selon la condition de la carcasse. Cela veut dire qu'on pourra normalement au moins quadrupler le kilométrage d'une carcasse d'utilisation avant de la mettre au recyclage.

Pour le gestionnaire de parc, c'est là où le rechapage vient amortir l'investissement à l'achat d'un pneu de qualité. Pour les pneus bas de gamme, le rechapage peut être possible, mais il sera moins fréquent, une, peut-être deux, mais rarement une troisième fois, surtout pour les marques complètement inconnues qu'on voit de plus en plus depuis les cinq dernières années.

En visitant l'impressionnante usine de RTS Canada, on réalise que le pneu rechapé est un produit qui mérite d'être mieux connu et perçu. Non seulement la qualité de sa fabrication est soumise à un contrôle constant, mais le produit est livré pour ainsi dire sur mesure. « La formulation des bandes se décline en diverses versions, dont celles pour les performances extrêmes qui peuvent se combiner à la technologie SmartWay réduisant la résistance au roulement », explique M. Collet. « Le client peut opter pour le produit qui lui convient parmi une sélection de 33 différentes bandes (rts-canada.com/nos-bandes/), selon les applications et leur configuration pour tracteurs ou remorques. »

L'entreprise est confiante de la qualité des pneus auxquels elle redonne une seconde, troisième et voire une quatrième vie. À telle enseigne qu'un programme de garantie pouvant aller jusqu'à cinq ans est offert selon certaines conditions.

« Autant pour des raisons économiques qu'environnementales, nous voulons dire aux gestionnaires de parc que le pneu commercial rechapé est une solution à considérer sérieusement », conclut M. Collet. 



Le processus implique la mise en place d'une bande de roulement en un seul tenant, éliminant la présence d'un joint.



L'ajout d'un nouvel autoclave doté des technologies numériques les plus modernes permet d'assurer une cuisson constante et bien surveillée.

Les pneus de demain, dès aujourd'hui

Des technologies de pointe améliorent la performance, l'efficacité et le potentiel de rechapage.

TEXTE JACK KAZMIERSKI

Le magazine *Flottes&Mobilité* a été invité à assister à l'une des étapes de la tournée « Innovation in Motion 2025 Road Show » de Michelin, qui a fait halte cette année dans six villes en Amérique du Nord, entre le 4 juin et le 28 août.

L'un des moments forts de l'événement fut la présentation des plus récents pneus commerciaux de la marque, conçus pour les applications longue distance et régionales : X Line Energy Z+, X Multi Z2 et X Line Grip D.

X Line Energy Z+

Le pneu Michelin X Line Energy Z+ a fait ses débuts il y a environ un an. Selon Jim Garrett, directeur de produit chez Michelin, ce pneu directeur n'est pas encore disponible au Canada en version 11R, mais le sera bientôt.

D'après M. Garrett, le pneu intègre deux technologies de pointe. La première, baptisée Infini-Coil, utilise un câble d'acier d'un huitième de mile enroulé circonférentiellement autour du sommet. Cette conception protège la carcasse, maintient une empreinte constante et assure une usure régulière et uniforme. Il souligne que cette technologie confère plus de rigidité et de durabilité au pneu pour le rechapage.

La seconde innovation est la technologie Powercoil. Michelin décrit cette technologie comme une nappe de carcasse composée de câbles d'acier à haute résistance, enrobés de caoutchouc. Elle est conçue pour résister à l'oxydation et à la friction, et ainsi garantir une résistance exceptionnelle ainsi qu'un rechapage optimal.

X Multi Z2

Le pneu Michelin X Multi Z2 est destiné aux applications régionales et intègre la technologie Regenion de la marque. Sa bande de roulement est évolutive : avec l'usure, les rainures du pneu s'ouvrent pour offrir une meilleure adhérence.

« Les pneus poids lourd, gonflés à 100 PSI, présentent pratiquement aucun risque d'aquaplanage lorsqu'ils sont neufs. Mais en fin de vie, lorsque les rainures deviennent moins profondes et plus étroites, un ou deux sillons supplémentaires sont nécessaires. Ce pneu est doté au départ de deux larges rainures et de quelques demi-rainures, mais avec l'usure, il en compte cinq », explique M. Garrett. Selon M. Garrett, le X Multi Z2 est doté de nervures très rigides qui prolongent sa durée de vie. Tout comme le X Line Energy Z+, il intègre la technologie Powercoil.

X Line Grip D

M. Garrett a également présenté le pneu Michelin X Line Grip D. Conçu pour l'essieu moteur en longue distance, il offre selon lui une résistance à l'usure et une traction incomparables. De plus, il a été conçu pour atteindre jusqu'à 1 million de miles (1,6 million de kilomètres) avec jusqu'à quatre rechapages.

Certifié SmartWay, il procure 20 % de kilométrage supplémentaire par rapport au Michelin XDN2. Il est aussi certifié 3PMS. En matière de performances, il offre jusqu'à 90 % de traction supplémentaire au démarrage sur neige et une amélioration de 25 % sur chaussée mouillée, toujours comparé au XDN2. Le X Line Grip D bénéficie des technologies Powercoil et Infini-Coil. Il est actuellement offert en dimensions 295/75R22.5 et 11R22.5. [O](#)



Le pneu Michelin X Line Energy Z+ intègre deux technologies clés : Infini-Coil et Powercoil.



Le pneu Michelin X Multi Z2 est doté de la technologie Regenion, qui offre une bande de roulement évolutive.



Le pneu Michelin X Line Grip D a été conçu pour parcourir jusqu'à 1,6 million de kilomètres.



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



Les chiffres ne mentent pas.

(é) économie

(p) performance



(s) sécurité

Vous devez mettre à jour votre parc automobile, mais devez également réduire votre coût total de possession? La solution n'est peut-être pas là où vous l'attendiez.

Subaru vous permet de maximiser votre RCI grâce à des technologies avancées d'économie de carburant et à une excellente valeur de revente. De plus, vos équipes prennent la route en toute confiance avec la traction intégrale symétrique et le système EyeSight^{MD} livrés de série sur tous nos véhicules.

(p + s + é)
performance + sécurité + économie

La solution pour votre parc automobile est claire, c'est Subaru.

vive la
différenceSM dans
votre entreprise



En savoir plus

