



Comment choisir son tracteur de manœuvre ?

La plupart des tracteurs de manœuvre se ressemblent d'un modèle à l'autre. Ce qui fait principalement la différence repose dans les options. Et c'est là-dessus que l'acheteur doit déterminer ses besoins pour arrêter son choix sur le modèle qui répondra aux attentes de l'entreprise. Un autre facteur déterminant est celui de la disponibilité des pièces de rechange. À quoi bon acheter un modèle européen plus performant si la livraison des pièces de remplacement arrive un mois plus tard ? Voilà autant de critères à considérer attentivement à l'achat d'un tracteur de manœuvre.

Nous avons posé la question à Luc Fortier, chef d'entretien des véhicules, Centre du Canada, chez Natrel. Au terme de 7 ans d'utilisation, l'entreprise spécialisée en produits laitiers, tous les tracteurs de manœuvre sont remplacés. Et pourquoi ? En raison des coûts prohibitifs en entretien.

Chez Natrel, les critères d'achat sont les suivants : un camion disposant d'un excellent rayon de braquage pour les opérations, un empattement très court entre les roues avant et arrière, un châssis court capable d'effectuer des manœuvres plus étroites dans les cours pour reculer, avancer et stationner les remorques plus facilement, bonne visibilité, des plateformes

ergonomiques pour monter et descendre les marches, des espaces pour bien brancher les boyaux, un espace pour sortir à l'arrière du véhicule au besoin et une rapidité d'exécution du tracteur de manœuvre.

« Nous n'avons pas un très grand choix de tracteurs de manœuvre sur le marché. Il y a toujours des modèles européens, plus

ergonomiques, mais plus dispendieux. Et l'approvisionnement en pièces est plus difficile. Or, nous devons être en mesure de nous procurer des pièces rapidement lorsqu'il y a un bris», explique Luc Fortier.

Options

Les graisseurs automatiques. Voilà une option presque essentielle pour éviter les mauvaises surprises si l'entretien fait défaut. Cette option assure un graissage uniforme à tous les points qui le nécessitent. Autrement, les dommages peuvent être importants. «Tous nos véhicules de cour sont munis de graisseurs automatiques. De plus, nous apportons des modifications personnelles aux marches des véhicules pour qu'elles soient plus longues et plus profondes», poursuit Luc Fortier.

Chez Natrel, tous les tracteurs de manœuvre sont remplacés au terme de 7 ans d'utilisation en raison des coûts prohibitifs en entretien.

Chez le distributeur Kalmar Ottawa du réseau Dynamique, les options demeurent les mêmes qu'un camion conventionnel : air climatisé, choix de couleurs et de sièges, cabine surélevée et confort assuré, explique François Grenier, directeur des ventes. «Les opérateurs de tracteurs de manœuvre cumulent beaucoup d'heures de travail et l'environnement doit être bien ajusté à leurs besoins. Va-t-il être appelé à tirer des remorques de deux, trois ou quatre essieux? Voilà toute l'importance de bien choisir le



Kalmar Ottawa offrira un nouveau modèle, le T2, dès le printemps prochain.

Photo © Kalmar Ottawa

bon tracteur. L'essieu arrière du camion dépendra de la charge à transporter.»

De son côté, le distributeur et fabricant canadien TICO of Canada présente ses modèles différemment aux clients. Sauf exception, les tracteurs de manœuvre comportent une liste exhaustive de caractéristiques de base pour ses quatre modèles : cabine la plus large de l'industrie en matériaux composites, deux portes arrière à l'air comprimé, vision pleine hauteur, isolation thermique et acoustique, accès au châssis (droite et gauche), conception boulonnée, plancher de cabine plat et étanche, barre de protection de la cabine pleine hauteur, empattement de 116 po – standard, ceinture de sécurité orange trois points, etc.

«Nous sommes les premiers à offrir un habitacle entièrement fabriqué en composite et une carrosserie complètement galvanisée, ce

qui évite à la rouille d'apparaître. Contrairement à nos concurrents, notre carrosserie, la plus solide de l'industrie, est fabriquée à la main. Son poids est de 42 livres. En Amérique du Nord, nous sommes les seuls à offrir un siège amovible et nos coûts d'opération sont les plus bas», précise avec fierté Aidan S. Bolger, président TICO of Canada.

Modèles de tracteurs de manœuvre

TICO of Canada dispose de quatre modèles, dont deux peuvent circuler sur la voie publique. L'entreprise vend directement aux compagnies de location à bail et aux utilisateurs de tracteurs de manœuvre utilisés dans les entrepôts de centres de distribution routiers et hors routes, ainsi que dans les installations intermodales de conteneurs, cours de triage, ports, aéroports, aciéries, mines, centres logistiques, etc.

TICO est distributeur exclusif au Canada du tracteur de manœuvre connu sous le nom de TICO Pro Spotter, et de la remorque intermodale Pro Shuttle Twin Pick pour les conteneurs de 20 à 53 pieds, ainsi que d'autres équipements et méthodes novatrices manufacturés et proposés par TICO of Savannah, Georgie.

«Notre objectif est de parvenir au deuxième rang mondial parmi les fabricants de trac-



Photo © Tico Canada

teurs de manœuvre. De 200 tracteurs que nous fabriquons annuellement autrefois, notre but est d'atteindre les 1 000 tracteurs. À ce jour, nos 1 800 tracteurs desservent un territoire aussi vaste depuis Houston jusqu'aux ports du New Jersey», soutient Aidan S. Bolger.

De son côté, Kalmar Ottawa vend deux types de camions de cour : l'un qui peut emprunter la route (DOT) et un second qui ne peut sortir sur la voie publique (hors route). Ces deux tracteurs ne disposent pas des mêmes systèmes de lumières et de fonctions pour répondre au Code de la sécurité routière. « Voilà une autre question que doit se poser l'entreprise

Selon le modèle choisi et les options, un tracteur de manœuvre coûte entre 95 000\$ et 145 000\$, peu importe le fabricant et/ou le distributeur. Les programmes de financement et de location demeurent les mêmes que ceux à l'achat d'un camion conventionnel.

Formation

Opérer un tracteur de manœuvre requiert un minimum de connaissances. Malheureusement, il n'y a pas de cours de formation reconnu à l'heure actuelle. La responsabilité revient à chaque entreprise.



SAVIEZ-VOUS QUE...

Il n'existe aucun programme de formation reconnu par le gouvernement?

avant d'acheter le véhicule. Est-ce qu'elle prévoit effectuer des déplacements limités dans la cour intérieure ou est-ce que le véhicule sera appelé à faire de courtes distances sur la voie publique? L'entreprise doit être capable de répondre à la question puisque les coûts ne sont pas les mêmes», indique François Grenier.

Fait à noter, Kalmar Ottawa offrira un nouveau modèle, le T2, dès le printemps prochain. La cabine, plus grande, permettra d'obtenir une visibilité accrue de 30 %. L'acier et les matériaux composites seront utilisés dans la fabrication de la cabine, ce qui réduira les risques de corrosion et donnera une plus grande légèreté.

Chez Natrel, Luc Fortier explique que tous les conducteurs reçoivent un cours de base de 3,5 à 4 heures, dont la moitié est consacrée à la théorie : fonctionnement, utilisation, composantes, vérifications avant le départ. « C'est un travail très spécifique. Dans les entreprises qui prennent cela au sérieux, on ne laisse pas ça dans les mains de n'importe qui. »

De son côté, Kalmar Ottawa indique que les camionneurs savent déjà comment opérer le véhicule. Un essai routier est toutefois assuré avant la vente finale.

Pour Aidan S. Bolger, la question surgit à point nommé. Depuis février dernier,

TICO of Canada négocie un partenariat avec le Centre de formation en transport de Charlesbourg (CFTC) pour mettre sur pied un cours de formation sur les tracteurs de manœuvre. « Il n'y a rien de tel qui existe en Amérique du Nord. À Charlesbourg, le CFTC dispose de dix simulateurs et je suis certain qu'il y a moyen d'établir un programme. Ce serait magnifique pour tous nos clients. »

Les discussions se poursuivent toujours, mais pas au rythme que le voudrait M. Bolger. Si une entente survient cette année, le CFTC serait le premier et le seul centre de formation en Amérique du Nord à offrir un tel cours. ■

Renseignements :

www.ottawatrucksna.com

www.ticocanada.com/fr/index.php

www.natrel.ca/fr



DIVISION LUBRIFIANTS

Nous livrons
partout au Québec

Pour nous joindre
Tél. : 1 800 463-1813
lubrifiants@paquetetfils.com

paquetetfils.com

Distributeur de:



Blending & Packaging