



# Remorques | Cinq ans du PIT

Par Bernard Gauthier

## L'énergie au cœur des discussions



Photo © Bernard Gauthier

**Le** gaz naturel, le propane et l'électricité : voilà trois sources d'énergie qui prennent une place de plus en plus importante chez les transporteurs routiers. Quelque 300 personnes se sont rencontrées pour en discuter dans le cadre du cinquième anniversaire de fondation du groupe Performance Innovation Transport (PIT) de FPInnovations.

Bien que le diésel demeure encore la principale source de carburant, on assiste de plus en plus à des solutions technologiques personnalisées pour faire baisser les coûts de transport. Et même que des entreprises ont complètement délaissé le

diésel ou sont sur le point de le faire, pour passer à un autre mode de carburant.

### Entièrement électrique

C'est du moins ce qu'on propose chez MayerIntegration : un premier véhicule utilitaire électrique de conception modulaire pour le transport essentiellement urbain. Son autonomie est de 300 km et sa charge utile est de 600kg/2 palettes. Le véhicule peut rouler à une vitesse de 40km/h.

« Présentement, nous importons le véhicule d'Europe. Là-bas, les gros transporteurs déchargent leur cargaison aux entrées des

villes dans de petits utilitaires électriques. Ainsi, les déplacements se font plus rapidement en ville. Nous voulons reproduire le même modèle en Amérique du Nord. L'industrie du camionnage et les municipalités sont particulièrement intéressées par ce nouveau concept », indique Claude Mayer, président, MayerIntégration.

Toutefois, les importations pourraient cesser dans un très proche avenir. MayerIntégration veut donner un ADN québécois à ces minivéhicules. « Notre objectif est de produire 8 000 unités par année sur une période de cinq ans à partir de 2014. Les véhicules seront destinés



Claude Mayer, président de MayerIntégration



Camion au gaz naturel

Photo © Bernard Gauthier



Photo © Bernard Gauthier

Éric Paquet, vice-président des ventes et Yvon Boisclair, président de BL Énergie



Photo © Bernard Gauthier

Bernard Péloquin, vice-président, ventes et marketing et Jean Poulin, président, tout deux de RM2J

à l'ensemble du marché nord-américain. À l'heure actuelle, nous travaillons sur le projet pour obtenir la certification de *Transports Canada* et nous prévoyons commencer à fabriquer le produit en partie à l'automne prochain », ajoute Claude Mayer. Selon les options de l'acheteur, le prix unitaire du véhicule est d'environ 32 000 \$. *Transport Robert* a déjà manifesté son intention de s'en procurer, de même que d'autres entreprises de transport.

### Propane

Après les véhicules électriques, pourquoi pas les camions hybrides diesel/propane ou essence/propane? Cette nouvelle technologie, qui existe depuis quelques années, est en demande croissante. C'est du moins ce que note Éric Paquet, vice-président ventes, chez BL Énergie. « *TransForce* a quatre véhicules, dont les moteurs sont hybrides. Dès que les tests seront complétés, l'entreprise a manifesté son intention d'en acheter d'autres. Étant donné que le propane coûte environ 0,50 \$ le litre et que le prix du diesel se situe à 1,25 \$, il est facile de réaliser rapidement des économies. L'amortissement est complété en moins de 12 mois. Les moteurs hy-

brides requièrent très peu d'entretien et tout le monde est gagnant », dit-il.

BL Énergie concentre ses activités vers trois secteurs : mines et métaux, pâtes et papiers et l'industrie forestière. Les camions et les autobus sont les types de véhicules visés. Après avoir été testé par *Transports Canada*, il est démontré que l'économie de carburant sur les moteurs à essence est de 40 %. Elle atteint 15 % pour les moteurs au diesel.

### Régulateur de vitesse intelligent

Dès l'automne prochain, un nouveau dispositif intelligent – le E-COPILOT – sera disponible sur le marché. Il s'agit d'un régulateur de vitesse lié à la technologie GPS de l'entreprise RM2J. « *Après trois ans et demi de recherches et la mise en place de quelques prototypes sur des camions, notre produit permettra de connaître la zone de vitesse maximale dans le secteur où circulera le véhicule. Ainsi, si la limite est de 50 km/h, le camion ne pourra aller au-delà de cette vitesse. Cela met un terme aux conducteurs délinquants tout en permettant aux entreprises de transport de réaliser des économies de carburant* », explique

Bernard Péloquin, vice-président, ventes et marketing, chez RM2J.

Selon Bernard Péloquin, la consommation en carburant peut varier de 30 % d'un chauffeur à l'autre, selon son comportement. « *C'est considérable pour une entreprise. Cela représente de 1 000 à 2 500 litres de carburant par année. Notre logiciel E-COPILOT tient compte de quatre paramètres : le poids transporté, la gestion de l'accélération, la gestion de l'inclinaison des routes et la gestion de régulateur de vitesse. Son prix de 1 395 \$ plus installation est normalement récupéré en moins de neuf mois d'utilisation sur la route.* »

Fabriqué sur la Rive-Sud de Montréal, RM2J vise le marché de Montréal avant de penser à exporter son produit à l'extérieur. Le E-COPILOT travaille conjointement avec le logiciel E-SMARTDRIVER. Ce logiciel s'installe entre la pédale d'accélération et le module de contrôle du moteur. À partir des paramètres de configuration, il fournit en temps réel la puissance motrice nécessaire au conducteur en fonction de la limite de vitesse permise dans la zone où se situe le véhicule. Pro-



# Pro-Gestion

Tél. : 418 651-5759

[www.pro-gestion.net](http://www.pro-gestion.net)

2750, ch. Sainte-Foy, local 255 (Plaza Laval)

**VENEZ NOUS VISITEZ DANS NOS NOUVEAUX LOCAUX!**



- Tenue de livres
- États financiers
- Rapports d'impôts
- Planification fiscale et financière
- Gestion de la paie
- Démarrage d'entreprise



Pierre Lapointe, Adm. A pl. fin

La référence des PME - Consultation **GRATUITE!**

priétaires et gestionnaires peuvent ainsi programmer les paramètres pour chaque zone de vitesse, pour chaque véhicule et pour chaque chauffeur.

## Nouveaux simulateurs

Au cours des prochaines années, le Centre de formation du transport routier de Saint-Jérôme (CFTR) fera bien moins souvent appel à des véhicules lourds pour la formation des futurs chauffeurs. Cet été, le CFTR recevra trois nouveaux simulateurs de conduite et quatre autres en 2014 pour un total de huit à son actif. Cette solution comporte des avantages en termes de protection de l'environnement, de pollution et de frais d'entretien liés à l'utilisation de camions-écoles, mais arrive aussi à simuler des conditions géographiques qui n'existent pas au Québec.

« La conduite arrière et le double embrayage sont des manœuvres qu'on peut pratiquer à maintes reprises en simulation, raconte Éric Chartrand, enseignant au Centre. Ça coûte moins cher et nous atteignons les mêmes objectifs. La conduite préventive comme la perception/réaction est un autre élément intéressant à reproduire. Sur la route, il pourrait y avoir une véritable collision. La même chose s'applique sur la conduite dans les pentes abruptes. Ce sont des conditions qui n'existent pas au Québec, mais nos futurs chauffeurs, qui seront appelés à se rendre dans l'Ouest américain ou l'Ouest canadien, auront reçu la formation nécessaire en simulateur pour appliquer les bonnes règles à suivre. » Le CFTR est situé à Mirabel. Le coût moyen d'un simulateur est d'environ 90 000 \$.



Simulateur de conduite

## Cinq ans déjà

Au terme de cinq années en solutions technologiques pour l'industrie du camionnage notamment, le groupe Performance Innovation Transport (PIT) de FPInnovations a tenu à souligner l'anniversaire au cours d'une journée regroupant tous les intervenants du milieu du transport à Blainville.

En fait, les activités ont eu lieu au centre d'essais de Transports Canada exploité par PMG Technologies. Alors qu'à ses débuts le groupe PIT ne comptait que six membres, aujourd'hui l'organisme regroupe 26 membres gestionnaires de flottes de transport, dont Transport Robert et Bourassa Transport, 16 municipalités et 4 organismes gouvernementaux fédéraux et provinciaux.

Selon Yves Provencher, directeur du groupe PIT, les essais Énergotest sont désormais considérés comme l'événement

d'essais de véhicules pour l'industrie du camionnage et des constructeurs. « C'est devenu la référence tant au pays que chez nos voisins du Sud pour fournir des données précises, indépendantes et incontournables sur les répercussions économiques et environnementales des technologies novatrices. Nous avons de gros noms comme Shell qui utilisent la piste d'essais pour s'assurer d'obtenir des résultats crédibles. »

Pour le groupe PIT, l'avenir appartient à l'implantation des nouvelles technologies intelligentes. « Les communications entre véhicules et véhicules-infrastructures sont au cœur de nos recherches présentement. Il y a aussi des tests qui sont effectués sur un système d'analyse de la rétroaction en temps réel. C'est un projet qui devrait être en service d'ici un an environ », indique Yves Provencher. Comme tout est enregistré, grâce au simulateur, on pourra ainsi reproduire les conditions présentes et les gestes du conducteur pour améliorer la formation continue. ■



Éric Chartrand, enseignant au CFTR



Camion simulateur et atelier