



LA VOIX DU VRAC

LE MAGAZINE DES TRANSPORTEURS EN VRAC

Volume 51, N° 2 AVRIL-MAI 2025



Catherine-Rose Laforest
de L'Isle-aux-Coudres

LES CAMIONNEUSES DE L'ANCAI

Présentation de 53 conductrices de camions



BFL CANADA

Un partenaire de croissance
qui fait toute la différence!

**Des solutions d'assurance et
de gestion de risques personnalisées
qui répondent à vos besoins.**

**POUR PLUS D'INFORMATION
CONTACTEZ NOTRE ÉQUIPE :**

T. 418 425-1288 | 1 844 221-9684

E. ancai@bflcanada.ca



*BFL CANADA est fière d'être le courtier en assurance exclusif pour les
membres de l'association nationale des camionneurs artisans.*

LA VOIX DU VRAC

Volume 51, N° 2
AVRIL-MAI 2025

Publiée par l'ANCAI
(l'Association Nationale des
Camionneurs Artisans inc.)

5600, boul. des Galeries,
bureau 200,
Québec (Qc) G2K 2H6

Téléphone: (418) 623-7923
Télécopieur: (418) 623-0448
Courriel: infos@ancai.com
Site Web: www.ancai.com
Facebook: [LANCAI](https://www.facebook.com/LANCAI)

Éditeur

Gaétan Légaré
g.legare@ancai.com

Rédacteur en chef

Alain Simard
revue@ancai.com

Révision et traduction

Louise Simard

Publicité, textes et infographie

Alain Simard
revue@ancai.com

Collaborateurs

Tommy Charland, président
Gaétan Légaré, directeur général
Pierre Gimaiël, conseiller

Parution six fois l'an
en version numérique

Février-Mars

Avril-Mai

Juin-Juillet

Août - Septembre

Octobre - Novembre

Décembre - Janvier

Dépôt légal

Bibliothèque nationale du Canada
ISSN 0843-6207
Bibliothèque et Archives nationales
du Québec

*Tous droits réservés. La reproduction
intégrale ou en partie du contenu
est interdite, sans l'autorisation
du rédacteur en chef.*

ANCAI monANCAI

COMMENTAIRES

- 4 MOT DU PRÉSIDENT
ASSEZ, C'EST ASSEZ
- 6 PRESIDENT'S MESSAGE
ENOUGH IS ENOUGH
- 10 L'ANCAI, c'est... GÉANT!
APERÇU DU CONGRÈS 2025

LES CAMIONNEUSES DE L'ANCAI

- 12 Présentation de 53 conductrices de camions
- 13 Conductrices propriétaires de leur camion
- 17 Conductrices pour un membre



- 21 Kenworth annonce l'arrêt de la production des modèles emblématiques W900, T800 et C500
- 22 Décès d'un signaleur routier de l'entreprise McKinnon Multi-Services
La CNESST dévoile les conclusions de son enquête
- 23 NOUVELLES DE LA RÉGION 08
L'Abitibi-Témiscamingue dénonce une injustice dans le transport du sel de déglacage
Assemblée générale du Poste de transport Région 08 et Nord-Québec

RUBRIQUES

- 8 SANTÉ ET SÉCURITÉ
La tête aussi peut basculer
- 25 Camions et inscriptions à vendre
- 26 NOUVELLES DE L'INDUSTRIE
- 28 NOUVELLES DE LA FORÊT
Étude sur la flotte des transporteurs forestiers
Les tarifs douaniers du bois d'œuvre pourraient doubler
- 30 Liste des organismes de courtage en camionnage en vrac
- 31 CHRONIQUE ASSURANCES
Sécurité routière en période de dégel



MOT DU PRÉSIDENT

TOMMY CHARLAND

ASSEZ, C'EST ASSEZ

Les camionneurs artisans, membres de l'ANCAI, en ont assez de voir le gouvernement contourner sa propre réglementation, ouvrant ainsi la porte au courtage en services de camionnage en vrac à des courtiers à but lucratif, non régis et non titulaires d'un permis délivré par la Commission des transports du Québec (CTQ).

L'ANCAI a fait de multiples représentations auprès du ministère des Transports, du Conseil du Trésor et du ministre responsable des Infrastructures sur la nécessité d'établir un encadrement rigoureux pour que seuls les titulaires d'un permis de courtage de la CTQ soient autorisés à œuvrer dans les marchés publics, comme le ministère l'avait indiqué dans un bulletin Info camionnage publié en 2013.

La présence d'aventuriers du transport non réglementés économiquement dans les marchés publics découle en grande partie de la modification faite en 2012 au *Cahier des charges et devis généraux* (CCDG) par le ministère des Transports qui a libéralisé l'excédent de 50 % du transport dévolu à l'entrepreneur. Il est impératif de revenir à la version du CCDG en vigueur entre 2000 et 2013 qui obligeait les entrepreneurs à offrir leur excédent au titulaire de permis de courtage.

Depuis 2012, les camionneurs artisans locaux voient des transporteurs de l'extérieur se pointer lorsque les organismes gouvernementaux investissent dans leur région dans des projets,

souvent attendus depuis des décennies. Pourtant, en cas d'urgence, ce sont les camionneurs locaux qui interviennent dans des conditions difficiles pour soutenir la population.

Plusieurs décisions gouvernementales vont à l'encontre de l'intégrité dans le transport en vrac dans les marchés publics :

- **2012** : Le ministère des Transports modifie le CCDG, ouvrant à toute entreprise de transport l'excédent de l'entrepreneur qu'il ne peut effectuer avec ses propres camions. Les retombées économiques locales sont compromises lorsque des organismes publics investissent dans une circonscription et permettent à des transporteurs non réglementés économiquement d'opérer dans les marchés publics, ce qui remet en cause l'intégrité des investissements;
- **2018** : L'interprétation de deux jugements de la Cour supérieure et de la Cour d'appel a permis à des courtiers privés non titulaires d'un permis de courtage de la CTQ d'effectuer du courtage dans les marchés publics, sans rendre de compte à personne. Dans ces deux affaires, le Ministère a refusé d'assumer la défense de ses lois et de l'encadrement en vigueur qu'il a rendu permanent en 2018.
- **2024** : La Société québécoise des infrastructures (SQI) a décidé unilatéralement et sans consultation préalable de ne plus inclure de clause relative au transport en vrac dans ses appels d'offres et ses contrats. La SQI gère des milliards de dollars en travaux annuellement. Le risque est donc grand que des

centaines de millions de dollars échappent aux retombées économiques locales lors de la construction d'édifices et d'infrastructures. Pourtant, la SQI avait toujours inclus une telle clause dans ses contrats au cours des 15 dernières années. Ce faisant, elle expose ces montants importants d'argent aux dangers de la collusion, de la corruption, de la fausse facturation et de l'évasion fiscale, puisque les courtiers à but lucratif ne sont soumis à aucune surveillance, contrairement aux titulaires de permis de courtage.

Lors des audiences publiques sur les projets de loi 62, le gouvernement a été mis en garde par M. Yves Trudel, président de l'Autorité des marchés publics, par M^{me} Caroline Rivard, vérificatrice adjointe du Québec et par M^{me} Martine Valois, une sommité en matière de marchés publics, à l'effet que les conditions, dénoncées par la Commission Charbonneau, qui avaient mené à la collusion, à la corruption et à la fausse facturation risquent d'être de retour, notamment dans l'application des nouveaux modes de réalisation collaboratifs ou en partenariat.

On a aussi appris par la presse au cours des dernières semaines que plus de 600 entreprises québécoises, dont plusieurs dans le domaine du transport, avaient des liens avec des cartels mexicains qui les utilisent pour blanchir de l'argent.

La Commission Charbonneau a démontré que le camionnage en vrac lorsqu'il n'est pas régi économiquement dans les marchés publics constitue un terreau fertile pour le blanchiment d'argent et la fausse facturation.

Dans un tel contexte, et malgré les mises en garde, comment comprendre les agissements du gouvernement qui persiste à ouvrir la porte des marchés publics à des acteurs non régis économiquement comme les courtiers à but lucratif?

Le gouvernement n'a qu'à appliquer sa réglementation sur le courtage en services de camionnage en vrac à tous les marchés publics. En imposant aux entrepreneurs de transiger avec les organismes de courtage à but non lucratif accrédités par le régime disciplinaire de

la CTQ, il serait possible de fermer la porte à toute possibilité de corruption, de collusion, de blanchiment d'argent, de travail au noir, de fausse facturation et d'évasion fiscale. Ces changements n'entraîneraient aucun coût supplémentaire, puisque ce sont les camionneurs eux-mêmes qui assument les frais inhérents à l'application de l'encadrement sur le courtage en services de camionnage en vrac dans les marchés publics.

Après nos multiples interventions et mises en garde sans écoute de la part du gouvernement, le Conseil d'administration de l'ANCAI, à bout de patience, a pris la décision de ne plus tolérer la situation et les agissements du gouvernement, qui a pourtant été bien avisé de ce qui se passe. Les membres du conseil d'administration ont décidé de dénoncer publiquement ces agissements et d'interpeller le premier ministre Legault afin qu'il règle de façon urgente cette situation.

À cet effet, un communiqué de presse sera publié, une conférence de presse tenue et les 5 200 membres de l'ANCAI manifesteront avec leurs outils de travail à la grandeur du Québec. Lors du Congrès annuel de l'ANCAI, qui aura lieu à Chicoutimi, les 8, 9 et 10 mai, les instances définiront les spécifications des moyens d'action entrepris.

J'appelle tous les membres à faire preuve de solidarité et à s'investir pleinement dans les moyens de pression qui ont été décidés. Je tiens à souligner que ce n'est pas seulement aux ministres concernés que nous adresserons notre action, mais aussi au premier ministre Legault, qui a toujours insisté sur l'importance des retombées économiques locales, et à tous les élus qui ont à cœur leur circonscription et leurs électeurs.

J'insiste, auprès des organismes de courtage et des camionneurs, sur le fait **qu'il est essentiel qu'ils effectuent leurs moyens de pression en tout respect des lois et du Code de la Sécurité routière**, comme cela a toujours été le cas lors de nos actions de revendication par le passé.

En terminant, je souhaite à tous les délégués camionneurs et aux dirigeants présents un excellent congrès 2025.



PRESIDENT'S MESSAGE

TOMMY CHARLAND

ENOUGH IS ENOUGH

Artisan truckers, members of the ANCAI, have had enough of the government circumventing its own regulations, opening the door to the brokerage of bulk trucking services to unregulated, for-profit brokers not licensed by the Commission des transports du Québec (CTQ).

The ANCAI has made numerous representations to the Ministry of Transport, the Treasury Board and the Minister responsible for Infrastructure on the need to establish a rigorous framework so that only holders of a CTQ brokerage permit are authorized to operate in public markets, as the Ministry had indicated in an Info Camionnage bulletin published in 2013.

The presence of economically unregulated transport adventurers in public contracts is largely due to the 2012 amendment of the *Cahier des charges et devis généraux – CCDG* (Plans and Specifications) by the Ministry of Transport, which liberalized the excess of the 50% of the transport devolved to the contractor. It is imperative to return to the version of the CCDG in force between 2000 and 2013, which obliged contractors to offer their surplus to the holder of a brokerage permit.

Since 2012, local artisan truckers have seen out-of-town carriers show up when govern-

ment agencies invest in their region in projects, often decades overdue. But when emergencies arise, it's local truckers who step up under difficult conditions to support their population.

Several government decisions run counter to the integrity of bulk transportation in public procurement:

- **2012:** The Ministry of Transport amends the CGCC, opening up to any transport company the surplus of the contractor that it cannot carry out with its own trucks. Local economic benefits are jeopardized when public entities invest in a constituency and allow economically unregulated carriers to operate in public markets, thereby calling into question the integrity of their investments.
- **2018:** The interpretation of two rulings by the Superior Court and the Court of Appeal allowed private brokers, who did not hold a CTQ brokerage permit, to broker in public markets without being accountable to anyone. In both cases, the Ministry refused to defend its laws and the framework it made permanent in 2018.
- **2024:** The Société Québécoise des Infrastructures (SQI) unilaterally decided, without prior consultation, to stop including a bulk transportation clause in its tenders and contracts. The SQI manages billions of dollars' worth of work each year. There is a

great risk that hundreds of millions of dollars in local economic spin-offs will be lost in the construction of buildings and infrastructure. Yet SQI has always included such a clause in its contracts over the past 15 years. In doing so, it exposes these large sums of money to the dangers of collusion, corruption, false invoicing and tax evasion, since for-profit brokers are not subject to any oversight, unlike brokerage licensees.

During the public hearings on Bill 62, the government was warned by Yves Trudel, President of the Autorité des marchés publics, Caroline Rivard, Assistant Auditor General of Québec, and Martine Valois, a leading authority on public procurement, that the conditions denounced by the Charbonneau Commission, which had led to collusion, corruption and false invoicing, could well reappear, particularly in the application of new collaborative or partnership methods.

In recent weeks, we've also learned from the press that over 600 Québec companies, many of them in the transportation sector, have links to Mexican cartels that use them to launder money.

The Charbonneau Commission has shown that bulk transportation, when not economically regulated in public markets, is a breeding ground for money laundering and false invoicing.

In such a context, and despite these warnings, how can we understand the actions of the government, which continues to open the door to public contracts to economically unregulated actors such as for-profit brokers?

All the government has to do is apply its regulations on bulk trucking brokerage services to all public contracts. By requiring contractors to deal with non-profit brokerage organizations accredited by the CTQ's disciplinary system, it would be possible to

close the door on any possibility of corruption, collusion, money laundering, illegal employment, false invoicing and tax evasion. These changes would not entail any additional costs, since it is the truckers themselves who bear the costs associated with the application of the framework for the brokerage of bulk trucking services in public markets.

After our many interventions and warnings, to which the government did not listen, the ANCAI Board of Directors, having run out of patience, decided to no longer tolerate the situation and the actions of the government, which had been well advised of what was happening. The members of the Board of Directors have decided to publicly denounce these actions and to call on Premier Legault to urgently resolve this situation.

To this end, a press release will be issued, a press conference will be held, and the 5,200 members of the ANCAI will demonstrate with their work tools throughout Québec. At the ANCAI's Annual Convention, to be held in Chicoutimi on May 8, 9 and 10, the governing bodies will define the specifications of the means of action to be undertaken.

I call on all members to show solidarity and to invest fully in the pressure tactics that have been decided. I would like to emphasize that our actions will be directed not only to the ministers concerned, but also to Premier Legault, who has always insisted on the importance of local economic spin-offs, and to all elected officials who care about their constituencies and their voters.

I would like to stress to the brokerage organizations and to the truckers **that it is essential that they carry out their pressure tactics in full compliance with the law and the Highway Safety Code**, as has always been the case in our advocacy actions in the past.

Finally, I wish all the trucker delegates and officers present an excellent 2025 ANCAI Convention.



**JEAN-FRANÇOIS
SPENCE, CRIA**
Conseiller chez
Via Prévention
jean-francois.spence@
viaprevention.com

LA TÊTE AUSSI PEUT BASCULER

Depuis le début de mes chroniques, j'ai abordé une foule de sujets liés à la prévention des accidents du travail. Cependant, il y a un sujet crucial que je n'avais pas encore exploré : les risques psychosociaux (RPS). Aujourd'hui, je lève le voile sur cette réalité méconnue. Parlons santé mentale.

Pour m'appuyer dans cette discussion, j'ai invité ma collègue Sonia Paquet-Martel, experte en la matière. Son projet de maîtrise universitaire portait en partie sur les RPS, ce qui lui permet de nous éclairer sur cet enjeu complexe.

JF — Sonia, peux-tu nous expliquer ce que sont les risques psychosociaux ?

Sonia — Selon l'Institut national de santé publique du Québec (INSPQ), les risques psychosociaux au travail sont des « facteurs qui sont liés à l'organisation du travail, aux pratiques de gestion, aux conditions d'emploi et aux relations sociales, et qui augmentent la probabilité d'engendrer des effets néfastes sur la santé physique et psychologique des personnes exposées ». (INSPQ, 2016)

Les facteurs de risques associés aux RPS sont une charge de travail élevée ou une surcharge de travail, une faible reconnaissance au travail, un soutien social limité de la part du gestionnaire immédiat ou des collègues, une autonomie décisionnelle restreinte et des enjeux de justice organisationnelle. De plus, la CNESST a identifié trois risques prédominants pour les RPS dans les milieux de travail : la violence sous diverses formes (en milieu de travail, conjugale ou familiale, à caractère sexuel), le harcèlement et l'exposition à des événements traumatiques.

JF — Pourquoi est-il important de se préoccuper des RPS ?

Sonia — Les RPS touchent directement les travailleuses et les travailleurs, mais aussi les entreprises. En réduisant ces risques, on peut diminuer la détresse psychologique, prévenir l'épuisement professionnel, et même atténuer les troubles musculosquelettiques comme la douleur au dos, les maladies cardiovasculaires et les accidents vasculaires cérébraux (AVC).

Pour les organisations, une prise en charge des RPS permet de limiter l'absentéisme et le roulement de personnel, tout en augmentant la qualité des services et ainsi éviter la perte de clients.

Sur le plan légal, la Loi modernisant le régime de santé et de sécurité du travail (LMSST) exige désormais que les entreprises préviennent et gèrent les risques psychosociaux, en intégrant la notion d'intégrité psychique comme un enjeu clé. Par ailleurs, comme mentionné plus haut, la CNESST a identifié [trois RPS comme risques prédominants](#).

JF — Chez les conductrices et les conducteurs de camion, comment peuvent se manifester les RPS ?

Sonia — Bien que peu d'études scientifiques québécoises aient porté sur les RPS chez les camionneuses et les camionneurs, nous savons que le secteur du transport et de l'entreposage figure parmi les secteurs les plus exposés à certains de ces risques. Des études internationales mettent en lumière des conditions stressantes : la congestion routière ou les conditions météorologiques, la solitude et l'isolement social, les risques d'accident mortel, les pressions financières, le traitement irrespectueux des clients, le manque de sommeil et la fatigue chronique, ainsi que le respect des délais.

Parmi ces risques, l'exposition à des événements potentiellement traumatiques est particulièrement préoccupante. Ces événements présentant « une menace à la vie ou à l'intégrité physique ou psychologique de la personne, [comme une menace de mort, une blessure grave, de la violence sexuelle, un décès](#) » peuvent entraîner un trouble de stress post-traumatique (TSPT). Comme chez les militaires que j'ai rencontrés lorsque j'étais kinésologue en réadaptation, le TSPT bouleverse la vie de la personne, mais aussi celle de sa famille, de ses enfants et de ses amis. Le rétablissement est souvent un long processus nécessitant beaucoup d'aide et de soutien.

JF — Comment peut-on prévenir les RPS ?

Sonia — Les organisations jouent un rôle primordial dans la prévention des RPS. La direction doit instaurer un milieu de travail sain à et agir en prévention primaire afin d'identifier, corriger et contrôler les risques avec l'aide du comité en santé et sécurité (CSS).

Les travailleuses et les travailleurs peuvent discuter avec leur employeur lors de situations problématiques, valoriser les efforts de leur collègue et leur apporter un soutien social, participer au CSS ou donner leur avis lors de consultations par l'employeur. Ces moyens font partie de la catégorie de la prévention primaire, qui est la plus efficace puisqu'elle élimine le risque à la source.

La prévention secondaire vise à adapter la personne à son environnement. Cela peut inclure des formations sur la gestion du stress ou sur la santé psychologique, des activités de développe-

ment personnel comme le yoga, la méditation, la résolution de conflits ou encore la pratique régulière d'une activité physique.

Enfin, le troisième moyen de prévention entre en jeu lorsque la situation est déjà problématique ou que la maladie est installée. Le recours à un programme d'aide aux employés (PAE), qui est confidentiel, ou à un professionnel de la santé est une solution qui peut empêcher la situation de se détériorer.

JF — Quelles ressources peuvent aider les employeurs à identifier et prévenir les RPS dans leur entreprise ?

Sonia — Plusieurs ressources peuvent être consultées en ligne comme les sites de la [CNESST](#) et de l'[INSPQ](#). Vous pouvez aussi vous référer à votre conseillère ou conseiller de Via prévention pour vous soutenir dans votre démarche ou pour un conseil ou pour une formation sur les RPS.

JF — Merci beaucoup, Sonia, d'avoir pris le temps de répondre à mes questions. Nous poursuivrons cette discussion dans un prochain numéro pour approfondir certains aspects des RPS, notamment le trouble du stress post-traumatique. Je suis certain que les lectrices et les lecteurs apprécieront !

Sonia — Ce sera avec plaisir ! Merci aux lectrices et aux lecteurs de s'y intéresser. C'est un sujet qui touche toutes les personnes et qui mérite d'être abordé et approfondi. N'hésitez pas à communiquer avec mes collègues ou moi-même si vous avez des questions.

CLERAL CANADA

Tous les produits renouvelés avec les dernières technologies existantes. *Profitez de la puissance CLERAL la plus puissante et avancé du marché!*

- ▼ WIRELESS
- ▼ BLUETOOTH
- ▼ COMMUNICATION INTÉGRÉE
- ▼ LUMIÈRE EXTÉRIEUR DE CHARGEMENT
- ▼ GESTION AUTOMATIQUE ESSIEU RELEVABLE
- ▼ SIM SUSPENSION INTELLIGENTE MONITRÉ

BOX ALERT

info@cleralcanada.com | www.cleralcanada.com | 866 898-6262

Le prochain congrès de l'ANCAI se tiendra du 8 au 10 mai 2025, à l'hôtel Le Montagnais, à Saguenay. Près de 225 délégués sont attendus pour la 56^e édition du rassemblement annuel de l'Association. La dernière édition du congrès dans la région du Saguenay-Lac-Saint-Jean remonte à 2004. Le thème du congrès 2025 est « L'ANCAI, c'est géant ». Il s'inspire du slogan souvent utilisé pour promouvoir la région « Le Saguenay-Lac-Saint-Jean, c'est géant ».

Les ateliers des vendredi et samedi seront bien remplis. Bien entendu, une grande partie des discussions portera sur les mesures que les camionneurs de l'ANCAI comptent prendre pour sensibiliser les élus et faire bouger le gouvernement dans le dossier prioritaire du courtage dans les marchés publics. Les camionneurs sont vraiment exaspérés de constater que le gouvernement agit de manière à diminuer la portée de l'encadrement dans le camionnage en vrac, notamment avec la suppression de la clause préférentielle de la Société québécoise des infrastructures (SQI).

Parmi les autres ateliers, on retrouve la présentation des mises à jour des versions des règlements généraux, du code de déontologie, et du règlement des frais de courtage. Ces modifications ont été effectuées par un comité restreint formé de représentants des organismes de courtage et de l'ANCAI. Les délégués pourront proposer des améliorations. L'avancement du dossier de l'implantation à l'ANCAI des exigences de la Loi 25 sur la protection des renseignements personnels sera également à l'ordre du jour.

Cette année, la formation proposée par l'équipe de **monANCAI** pendant les ateliers se concentrera sur l'interface de l'application du côté du camionneur. Durant l'assemblée annuelle des membres, les directeurs et directrices de courtage recevront une formation sur les dernières fonctionnalités de monANCAI. Autre nouveauté cette année, certains partenaires majeurs de l'ANCAI feront une présentation de leurs produits et services lors d'un atelier.

L'exposition rattachée au congrès accueillera 18 kiosques intérieurs, en plus d'une douzaine de camions et remorques en démonstration sur le stationnement de l'hôtel. L'événement, ouvert à tous, débutera le jeudi à 15 h 30 et se poursuivra jusqu'au samedi midi.



La Route du Fjord (L'Anse-Saint-Jean).

Le comité local de la région 02 qui participe à l'organisation du congrès a accompli un travail impressionnant. Le comité a recueilli un montant de commandites dépassant largement le montant record qui avait été récolté l'an dernier. Plus de 100 particuliers et entreprises ont contribué au financement du congrès, avec des commandites allant de 100 \$ à 5 000 \$. Suspension Turcotte d'Alma détient cette année la présidence d'honneur grâce à sa contribution exceptionnelle. Soulignons en particulier le travail de Daniel Tremblay, directeur de la région 02, qui, à lui seul, est allé chercher un montant remarquable de commandites.

Le comité local du congrès de la région 02 invite tous les camionneurs de l'ANCAI du Saguenay-Lac-Saint-Jean à assister à l'ouverture officielle du congrès, le jeudi 8 mai à 17 h 30. Les camionneurs pourront arriver plus tôt pour visiter les volets intérieurs et extérieurs de l'exposition qui ouvrira ses portes dès 15 h 30.

Les membres du comité local ont aussi travaillé fort pour l'organisation des activités paracongrès qui incluent les activités des conjointes et conjoints, la soirée du vendredi et le banquet de clôture. Cette année, le banquet de clôture du samedi sera sous le thème disco avec l'orchestre Disco Story. Les décorations de la salle de bal en mettront plein la vue aux convives. La soirée du vendredi se déroulera sous le thème de l'humour avec Mission Top Secret. Ce duo avait été très apprécié lors de son passage il y a une dizaine d'années. Rappelons que toutes les activités paracongrès sont financées avec les commandites recueillies.

L'ANCAI est fière de retourner au Saguenay après une absence d'une vingtaine d'années. Le congrès annuel apporte des retombées économiques de plus de 200 000 \$ à la région hôte. L'ANCAI remercie grandement Tourisme Saguenay-Lac-Saint-Jean qui a accordé une contribution de 5 000 \$ au congrès, ainsi qu'à

Promotion Saguenay qui a offert un montant généreux de 6 000 \$. Profitez de vos vacances pour visiter la belle région du Saguenay-Lac-Saint-Jean !

Assemblée générale annuelle des membres

L'assemblée générale annuelle des membres de l'ANCAI se tiendra le samedi 10 mai, à 14h00. Veuillez arriver plus tôt pour l'inscription. L'élection des 20 membres du conseil d'administration de l'ANCAI doit se faire cette année. L'assemblée est l'occasion d'adopter les résolutions proposées pendant les divers ateliers. La participation des membres s'avère particulièrement importante cette année afin d'adopter une stratégie pour faire pression sur le gouvernement dans le dossier de l'encaissement du camionnage en vrac.

Président du congrès

Le président du congrès 2025, Renald Pilote, est un camionneur artisan du Lac-Saint-Jean reconnu pour son implication de longue date. Il est le président du sous-poste Lac-Saint-Jean depuis une quinzaine d'années. Depuis 2015, il est également membre du conseil d'administration de l'ANCAI où il occupe la fonction de secrétaire-trésorier à l'exécutif. Actionnaire des Entreprises Nivelac de Saint-Nazaire qui est membre du sous-poste depuis 26 ans, Renald Pilote s'est investi activement dans l'organisation du congrès afin d'offrir une expérience mémorable à tous les participants.



Renald Pilote, président du sous-poste Lac-Saint-Jean et membre du CA de l'ANCAI, assume la présidence du congrès.



VIA PRÉVENTION

ON EST EN MISSION

formations SST à distance

Formations en ligne données en direct par des experts et expertes SST qui connaissent les pros du transport en vrac. Signaleur de chantier, Ronde de sécurité, TMD et d'autres formations vous attendent.

« **Très bonne formation et très bien expliquée.** »
Participant formation Signaleur.euse de chantier

« **Mon meilleur cours de TMD. Toute la formation est donnée par la formatrice et non par des vidéos et j'approuve.** »
Participant cours TMD

« **Bonne animation adaptée au type de personnes présentes. Répond adéquatement et clairement aux questions.** »
Participant formation Ronde de sécurité



RÉSERVEZ VOTRE PLACE SUR
VIA PREVENTION.COM

LES CAMIONNEUSES DE L'ANCAI



Vanessa Ménard
Westbury (Estrie)

Présentation de 53 conductrices de camions

PAR ALAIN SIMARD

La Voix du Vrac brosse un court portrait de 53 camionneuses de l'ANCAI. Longtemps considéré comme un métier exclusivement masculin, le camionnage en vrac connaît une transformation notable avec l'arrivée à l'ANCAI de nombreuses conductrices au cours des dernières années.

Nous présentons ici 53 camionneuses qui ont accepté de participer à notre reportage. À ce jour, on estime à environ 75 le nombre de femmes qui conduisent des camions au sein de l'ANCAI. Cela représente 1,5% des près de 5000 camions du secteur gravier. À titre de comparaison, selon une donnée publiée en 2021 par Statistiques Canada, les femmes constituaient 3,6% des conducteurs et conductrices de camions lourds au Québec. Il en ressort donc que la proportion de femmes qui conduisent des camions de construction est inférieure à celle des conductrices de camions lourds autoroutiers.

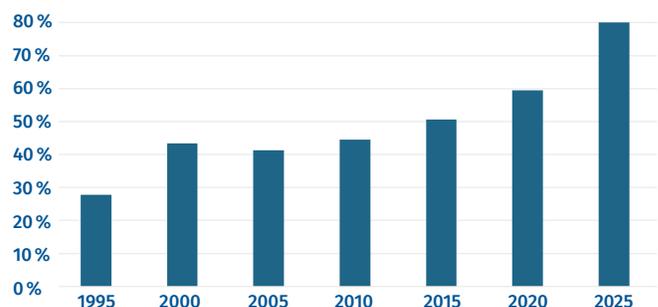
Parmi les camionneuses mises en avant dans notre reportage, plusieurs sont de jeunes femmes dans la vingtaine ou au début de la trentaine, exerçant ce métier depuis cinq années ou moins. Preuve que le camionnage en vrac s'avère dés-

ormais un débouché prometteur pour les nouvelles générations de conductrices.

Direction des organismes de courtage **UNE FONCTION QUI SE FÉMINISE**

La direction des organismes de courtage du réseau de l'ANCAI est maintenant très majoritairement féminine. En effet, les sous-postes sont aujourd'hui gérés à 80% par des directrices de courtage. Trente années plus tôt, en 1995, la proportion de directrices ne représentait que 28% contre 72% pour les directeurs. La proportion des directrices devrait augmenter encore si la tendance des dernières années se poursuit, car la quasi-totalité des postes vacants sont désormais attribués à des femmes.

PROPORTION DES DIRECTRICES DE COURTAGE PAR RAPPORT AUX DIRECTEURS



Inscription au Registre de camionnage en vrac
CONDUCTRICES PROPRIÉTAIRES OU ACTIONNAIRES DANS UNE ENTREPRISE DE CAMIONNAGE



Audrey Mercier

31 ans
 Résidence : Québec
 Zone : Chauveau-Québec (R03)
 Camion : International 2010
 Propriétaire de Audrey Mercier Transport depuis un an.
 Elle a acquis l'inscription de son père, Jean Mercier. Il conduit le camion d'Audrey à l'occasion.
 Sur la photo, on y voit Jean et Alexis Mercier, 13 ans, le filleul d'Audrey. Il aimerait bien conduire un jour le camion de sa marraine.



Marie José Blais

53 ans
 Résidence : Gaspé
 Zone : Gaspé-Sud (R01)
 Camion : International 1994
 Conductrice pour l'entreprise familiale Dame Nature Aménagement.
 Membre depuis 13 ans.



Catherine-Rose Laforest

32 ans
 Résidence : L'Isle-aux-Coudres
 Zone : Charlevoix (R03)
 Camion : Western star 2004
 Conductrice pour l'entreprise familiale 9417-7227 Québec (Transport CRL).
 Membre depuis 5 ans.



Andrée-Ève Côté

32 ans
 Résidence : Québec
 Zone : Chauveau-Québec (R03)
 Camion : Mack Granite 2019
 Présidente de Transport AEC qui détient une inscription depuis 5 ans.
 Conductrice de camion depuis 4 ans, elle a précédemment travaillé dans l'immobilier.



Vanessa Bédard Lepage

36 ans
 Résidence : Québec
 Zone : Chauveau-Québec (R03)
 Camion : Kenworth T880 2019
 Actionnaire de Transport CCR où elle conduit un camion depuis 12 ans.
 Son père Roland Lepage, retraité depuis 2 ans, a été président du sous-poste.



Joanie Langlois

23 ans
 Résidence : Québec
 Zone : Montmorency (R03)
 Camion : Western Star 4900 2020
 Possédant une inscription depuis 24 ans, son père Richard Langlois a fondé, il y a un an, Transport Langlois et fille lorsque Joanie a amorcé sa carrière de conductrice.



Karine Angers

Résidence : Neuville
 Zone : Portneuf (R03)
 Camion : Kenworth 2014
 En 2016, Karine est devenue actionnaire de l'entreprise de son père Transport Réjean Angers, membre du sous-poste depuis 1988.
 Depuis 4 ans, elle est la seule actionnaire de l'entreprise.

Inscription au Registre de camionnage en vrac
CONDUCTRICES PROPRIÉTAIRES OU ACTIONNAIRES DANS UNE ENTREPRISE DE CAMIONNAGE



Florence Noël-Roy

82 ans
 Résidence : Magog
 Zone : Orford (R05)
 Camion : Kenworth 1999

LA DOYENNE DES CONDUCTRICES DE L'ANCAI A AUSSI ÉTÉ LA PREMIÈRE FEMME À JOINDRE L'ASSOCIATION EN 1972.

Toujours derrière son volant à 82 ans, Florence possède son propre camion depuis 1966 (59 ans) et elle membre de l'ANCAI depuis 53 ans.



Adriane Roberge

34 ans
 Résidence : Lévis
 Zone : Lévis (R03)
 Camion : Peterbilt 567 2021

Elle a acquis sa classe 1 en 2011. En 2017, elle réalise son rêve d'avoir son propre camion en acquérant l'inscription de son patron pour qui elle travaillait depuis 2 ans.



Manon Bouchard

Résidence : Saint-Narcisse
 Zone : Champlain (R04)
 Camion : Freightliner 1998

Propriétaire depuis 2003 de l'inscription Transport Manon Bouchard.

Auparavant, elle avait conduit des poids lourds pendant de nombreuses années.



Mylène Franche

Résidence : Durham Sud
 Zone : Drummond (R04)
 Camion : Freightliner 2021

Elle est conductrice pour l'inscription de son conjoint Daniel Latour.

Entreprise M.D. Latour est membre du sous-poste depuis 2015.



Mégane Bourque

22 ans
 Résidence : Saint-Célestin
 Zone : Nicolet (R04)
 Camion : Western Star 2007

Nom de l'inscription : Les Entreprises M. Bourque

Conductrice pour l'entreprise familiale de son père Martin Bourque depuis 1 an.



Carmen Lafond

Résidence : St-Léonard-D'Aston
 Zone : Nicolet (R04)
 Camion : Sterling 2007

Nom de l'inscription : Transport Richard Fleurent

Conductrice pour l'entreprise de son conjoint.

L'entreprise est membre du sous-poste depuis 24 ans.



Vanessa Ménard

30 ans
 Résidence : Westbury
 Zone : Compton (R05)
 Camion : Kenworth 2012

Actionnaire de l'entreprise familiale Transport Excavation Jocelyn Ménard qui est membre depuis 2004.

Conductrice depuis 5 ans.

Inscription au Registre de camionnage en vrac
CONDUCTRICES PROPRIÉTAIRES OU ACTIONNAIRES DANS UNE ENTREPRISE DE CAMIONNAGE



Veronique Jodoin
 37 ans
 Résidence : Sainte-Madeleine
 Zone : Saint-Hyacinthe (R06)
 Camion : Western Star 4700 2014
 Conductrice depuis 18 ans pour l'entreprise familiale Transport D.L. Jodoin.



Rachel Blain Auclair
 38 ans
 Résidence : Milan
 Zone : Frontenac (R05)
 Camion : Kenworth 1989
 Propriétaire-chauffeuse
 Possède l'inscription 9388-6323 Québec inc. depuis 7 années.



Emie Beaudoin
 25 ans
 Résidence : Dunham
 Zone : Missisquoi (R05)
 Camion : Peterbilt 365 2010 et International 5600 2009
 Actionnaire avec sa soeur et son frère des compagnies : Excavation Éloi Beaudoin et Gestion Transport Beaudoin.
 Conductrice depuis 5 ans.



Lonny Aubut
 44 ans
 Résidence : Saint-Constant
 Zone : Laprairie-Napierville (R06)
 Camion : Kenworth T800 2012
 Actionnaire de Transport H.M. Aubut Inc depuis un an.
 Lonny conduit des camions pour des membres du sous-poste depuis 20 ans.



Roxane Millette
 38 ans
 Résidence : St-Lin-Laurentides
 Zone : L'Assomption (R06)
 Camions : Mack 2009 et Western Star 2012
 Actionnaire depuis 3 ans de Transport Perreault & Fils et 9487-8105 Québec inc.
 Vice-présidente de son sous-poste.



Caroline Paquin
 44 ans
 Résidence : Saint-Jérôme
 Zone : Terrebonne (R06)
 Camion : Kenworth 2020, semi
 Possède son inscription depuis novembre 2024.
 Auparavant, elle a été conductrice pendant 4 ans pour un membre : Transport Martin Tremblay.



Rachel Bruneau
 53 ans
 Résidence : Sainte-Julie
 Zone : Verchères (R06)
 Camion : Sterling 2009
 Propriétaire de l'inscription Les Entreprises Rachel. B. depuis 2 ans.
 Rachel a travaillé dans le domaine de la santé jusqu'en 2019.



Isabelle Roy

49 ans

Résidence : Saint-Jérôme

Zone : Terrebonne (R06)

Camion : Peterbilt 2018

Conductrice pour l'entreprise familiale Transport Robert Roy, qui possède une inscription depuis 1999.

Isabelle conduit le camion de l'entreprise depuis 6 ans.



Annie Beaucage

50 ans

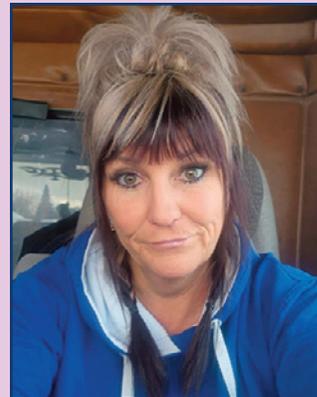
Résidence : McMasterville

Zone : Verchères (R06)

Camion : Kenworth T800 2010

Propriétaire d'une inscription depuis 3 ans

Annie a exercé de nombreux métiers, avant de réorienter sa carrière et obtenir sa classe 3 en 2021.



Annie Doire

Résidence : Normétal

Zone : Abitibi-Ouest (R08)

Camion : Freightliner 1996

Détenteur de l'inscription :

9371-8872 Québec inc.

Rémi Paquin

(membre depuis 2018)

Annie conduit un des deux camions de l'entreprise familiale.



Ludmila Clipca

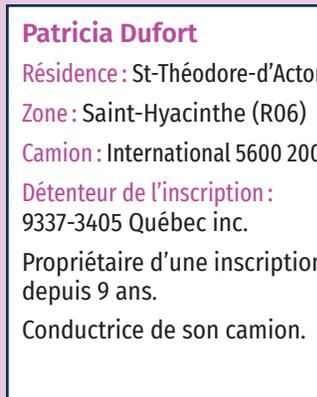
Résidence : Pointe-aux-Trembles

Zone : Montréal-Laval (R10)

Camion : Kenworth 2021

Conductrice du camion de l'entreprise 9379-8064 Québec depuis 2018.

Ludmila est actionnaire dans deux inscriptions chez TransVrac avec son conjoint.



Patricia Dufort

Résidence : St-Théodore-d'Acton

Zone : Saint-Hyacinthe (R06)

Camion : International 5600 2003

Détenteur de l'inscription :

9337-3405 Québec inc.

Propriétaire d'une inscription depuis 9 ans.

Conductrice de son camion.



Geneviève Courteau

40 ans

Résidence : Saint-Jérôme

Zone : Terrebonne (R06)

Camion : Western Star 2023

Détenteur de l'inscription :

9427-8819 Québec inc.

(Genmat Excavation)

Actionnaire dans l'entreprise familiale avec son conjoint.



Nathalie Marciel

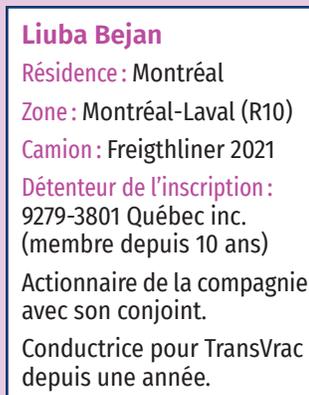
Résidence : La Sarre

Zone : Abitibi-Ouest (R08)

Camion : Inter 9400 2005

Nathalie est présidente des Entreprises J.G. Marciel, membre du sous-poste depuis 1999.

Elle conduit un camion de l'entreprise.



Liuba Bejan

Résidence : Montréal

Zone : Montréal-Laval (R10)

Camion : Freightliner 2021

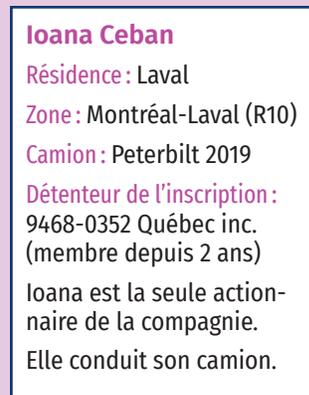
Détenteur de l'inscription :

9279-3801 Québec inc.

(membre depuis 10 ans)

Actionnaire de la compagnie avec son conjoint.

Conductrice pour TransVrac depuis une année.



Ioana Ceban

Résidence : Laval

Zone : Montréal-Laval (R10)

Camion : Peterbilt 2019

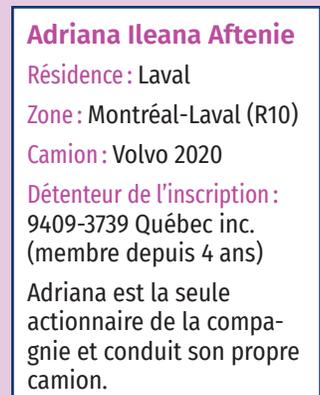
Détenteur de l'inscription :

9468-0352 Québec inc.

(membre depuis 2 ans)

Ioana est la seule actionnaire de la compagnie.

Elle conduit son camion.



Adriana Ileana Aftenie

Résidence : Laval

Zone : Montréal-Laval (R10)

Camion : Volvo 2020

Détenteur de l'inscription :

9409-3739 Québec inc.

(membre depuis 4 ans)

Adriana est la seule actionnaire de la compagnie et conduit son propre camion.

Inscription au Registre de camionnage en vrac
CONDUCTRICES POUR UN MEMBRE D'UN ORGANISME DE COURTAGE



Danny Vallières
 Résidence : Québec
 Zone : Sainte-Foy (R03)
 Camion : Mack Granite 2007
 Détenteur de l'inscription :
 Transport A Lizotte inc.
 Conductrice depuis 6 ans
 pour le membre.



Jessica Imbeault
 37 ans
 Résidence : Chicoutimi
 Zone : Chicoutimi (R02)
 Camion : International 2007
 Détenteur de l'inscription :
 Pièces d'autos Saguenay
 S & L Ltée
 Conductrice pour le membre
 depuis 3 ans.



Audrey Perron
 42 ans
 Résidence : Shipshaw
 Zone : Dubuc-Nord (R02)
 Camion : Kenworth 2007
 Détenteur de l'inscription :
 9436-0260 Québec Inc.
 (Transport M.A.T.Y.)
 Conductrice pour le membre
 depuis 2 ans.



Kalyna Delisle-Cyr
 31 ans
 Résidence : Québec
 Zone : Chauveau-Québec (R03)
 Camion : Mack Granite 2022
 Détenteur de l'inscription :
 9428-5293 Québec inc.
 (Groupe GCH)
 Kalyna conduit un camion
 depuis 4 ans.



Sara Gagnon
 44 ans
 Résidence : Québec
 Zone : Chauveau-Québec (R03)
 Camion : Mack Granite 2021
 Détenteur de l'inscription :
 9359-3465 Québec inc.
 (Groupe GCH)
 Conductrice de camion
 depuis 10 ans, dont 3 ans
 pour le sous-poste.



Cassy Dubé-Sylvestre
 Résidence : Saint-Apollinaire
 Zone : Lotbinière (R03)
 Camion : Sterling 2009
 Détenteur de l'inscription :
 Gestion Phil Aubert et Fils
 Cassy conduit le camion de
 ce nouveau membre depuis
 une année.



Sonya Lamontagne
 51 ans
 Résidence : Québec
 Zone : Montmorency (R03)
 Camion : Kenworth T880 2025
 Détenteur de l'inscription :
 9302-6466 Québec
 (Christian Pichette).
 Conductrice depuis 2 ans, elle
 était auparavant dans le
 domaine de l'alimentation.

Inscription au Registre de camionnage en vrac
CONDUCTRICES POUR UN MEMBRE D'UN ORGANISME DE COURTAGE



Tabaly Chagnon
 46 ans
 Résidence : Saint-Jérôme
 Zone : Terrebonne (R06)
 Camion : International 2009
 Conductrice depuis 3 mois pour Entreprises R Hoskins qui possède une inscription depuis 1999.



Krystel Roy
 20 ans
 Résidence : Martinville
 Zone : Compton (R05)
 Camion : Western Star 2013
 Détenteur de l'inscription : 9210-3456 Québec inc. (Patricia Clément).
 Conductrice depuis 2 ans.



Ghyslaine Lamirand
 Résidence : Granby
 Zone : Shefford (R05)
 Camion : Western Star 2021
 Détenteur de l'inscription : 9415-2691 Québec inc. (Groupe Shefford)
 Conductrice depuis une dizaine d'années.

CONDUCTRICES DE MÈRES EN FILLES



Marie Bernier
 (fille de Maryse)
 Résidence : Stornoway
 Zone : Frontenac (R05)
 Camions : International 2008
 International 2012 (semi)
 Détenteurs des inscriptions : Transports G.Y.S.S.E.N.C. et Transports MERY inc.
 Marie conduit des camions depuis 2019.

Maryse Castonguay
 (mère de Marie)
 Résidence : Stornoway
 Zone : Frontenac (R05)
 Camions : International 2008
 International 2010
 Détenteurs des inscriptions : Transports G.Y.S.S.E.N.C. et Transports FYG inc.
 Maryse conduit des camions depuis 2001.



Kathleen Poirier
 (mère d'Audrey)
 Résidence : Stornoway
 Zone : Frontenac (R05)
 Camions : International 2010
 Détenteur de l'inscription : Transports FYG inc.
 Kathleen conduit aussi des camions pour Excavation Clément Duquette depuis 1996 (membre de 1989 à 2024).

Audrey Rhéaume
 (fille de Kathleen)
 Résidence : Nantes
 Audrey conduit depuis 2021 un camion de l'entrepreneur Lafontaine et Fils (non-membre du sous-poste).

Inscription au Registre de camionnage en vrac
CONDUCTRICES POUR UN MEMBRE D'UN ORGANISME DE COURTAGE



Annick Lachapelle
 53 ans
 Résidence : Val-des-Lacs
 Zone : Laurentides (R06)
 Camion : Western Star 49X 2025
 Conductrice depuis 5 ans pour le membre Transport Daniel Poirier inc.
 Selon Daniel Poirier, Annick est une conductrice consciencieuse, bien aimée des entrepreneurs.



Julie Durocher
 28 ans
 Résidence : Saint-Calixte
 Zone : Deux-Montagnes (R06)
 Camion : Western Star 47x 2024
 Détenteur de l'inscription : 9342-2111 Québec inc. (Excavation Denis Binette)
 Julie conduit un camion pour Excavation Denis Binette depuis 6 ans (seul employeur).



Marie-Manon Mousseau
 58 ans
 Résidence : Ste-Anne-des-Plaines
 Zone : Terrebonne (R06)
 Camion : Peterbilt 2009
 Détenteur de l'inscription : Francois Lauzon (membre depuis 2019)
 Conductrice depuis 3 ans.



Chantal Wilscam
 58 ans
 Résidence : Blainville
 Zone : Terrebonne (R06)
 Camion : Freightliner 2012
 Détenteur de l'inscription : 9217-7237 Québec inc. Élise Parenteau (membre depuis 2010)
 Chantal conduit un camion depuis 6 ans.



Véronique Miville-Bachand
 29 ans
 Résidence : Saint-Amable
 Zone : Verchères (R06)
 Camion : Peterbilt 567 2021
 Détenteur de l'inscription : 9132-5902 Québec inc. (Groupe Dalpé)
 Véronique conduit un camion pour le Groupe Dalpé depuis 2 ans.



NE PERDEZ PAS VOTRE POIDS DE VUE...

Balance BRT5

Ayez votre balance en poche !

Votre BRT5 va vous suivre partout ! Voyez la charge de votre camion sur votre cellulaire, assis aux commandes du chargeur ou à distance. Avec notre application TrackMobile, votre cellulaire va devenir votre plus fidèle assistant au chargement.

TRACK WEIGHT™



1 866 233-9722 | rmtequip.com

Inscription au Registre de camionnage en vrac

CONDUCTRICES POUR UN MEMBRE D'UN ORGANISME DE COURTAGE



Alexandra Paré

Résidence : Saint-Raymond

Zone : Portneuf (R03)

Camion : Ford 1997

Détenteur de l'inscription :
Transport David Thibault

Conductrice depuis
janvier 2024 pour ce
nouveau membre.

Vanessa Ouellet-Simard

30 ans

Résidence : Québec

Zone : Chauveau-Québec (R03)

Camion : Volvo VNL 2021 semi

Détenteur de l'inscription :
Transport AGS Inc.

Conductrice pour le membre
depuis 3 ans.

Vanessa a obtenu son
diplôme du CFTC en 2021. Elle
a toujours conduit des semis.



Evelyne Paquette

39 ans

Résidence : Maniwaki

Zone : Haute-Gatineau (R07)

Camion : Western Star 2018

Détenteur de l'inscription :
Alain Lafontaine
(membre depuis 2003)

Conduit depuis 4 ans pour
Alain Lafontaine (6 ans au
total pour le sous-poste).



Valérie Viens

43 ans

Résidence : Amos

Zone : Amos (R08)

Camion : International 2005

Détenteur de l'inscription :
Transport F. Brousseau
(membre depuis 2018)

Valérie conduit pour un
membre du sous-poste
depuis une année.

PROTÉGEZ VOTRE SÉCURITÉ FINANCIÈRE AVEC MRa

MRa

Cabinet en assurance
de personnes

MRa est spécialisé en assurance de personnes au bénéfice des membres d'associations professionnelles. Pour les membres de l'ANCAI, cela se traduit en avantages supérieurs à un coût moindre pour des produits d'assurance purement individuels.

Programme complet

- Assurance invalidité
- Assurance vie
- Assurance soins médicaux incluant l'assurance voyage et télémédecine
- Assurance soins dentaires
- Et plusieurs autres

Nos avantages

- Tarification réduite pour les membres
- Courtier-administrateur : MRa s'occupe de tout
- Option du remboursement des primes disponible

Contactez-nous sans tarder!

1 800 363-5656 | info@cabinetmra.com | cabinetmra.com

KENWORTH ANNONCE L'ARRÊT DE LA PRODUCTION DES MODÈLES EMBLÉMATIQUES W900, T800 ET C500

Kenworth a annoncé l'arrêt de la production en 2026 de trois gammes de camions de classe 8 à cabine de 1,9 m, qui comprennent les modèles W900 (modèles W900L et W900B), T800W (à capot large) et C500. Cette décision s'explique par l'évolution des réglementations en matière d'émissions et des contraintes imposées aux composants, à mesure que le secteur évolue vers des technologies et des produits nouveaux, plus performants et mieux intégrés. Un dernier appel pour commander des camions sera lancé plus tard en 2025.



Série W900 : Un classique intemporel

Le W900 est l'un des camions les plus emblématiques de l'histoire du camionnage en Amérique du Nord. Il est reconnu pour son long capot classique, sa conception conventionnelle, sa robustesse, son confort et son style axés sur le conducteur. Depuis son lancement en 1963, le W900 est rapidement devenu un favori des propriétaires exploitants et des conducteurs de flottes. Sa polyvalence et sa plateforme personnalisable en ont fait un choix fiable pour le transport longue distance, le transport lourd, l'exploitation forestière, le déchargement, ainsi que d'autres applications professionnelles et routières. Depuis sa création, Kenworth a intégré les avancées technologiques, esthétiques et de performance à quatre versions qui se sont avérées essentielles pour différents travaux, tout en conservant son allure emblématique. Le W900A offrait un refroidissement amélioré pour un fonctionnement optimal du moteur, le W900B a fait ses débuts avec une cabine modernisée et des innovations supplémentaires en matière de refroidissement, le W900S a été conçu pour les applications spécifiques au béton prêt à l'emploi, et le W900L a proposé une variante à long capot pour une esthétique et des performances optimales.

T800 : Un camion robuste et performant

Depuis son lancement en 1986, le T800 a placé la barre très haut en matière de camions professionnels en alliant durabilité, performance et polyvalence sur le chantier. Le T800W est resté un favori des opérateurs de transport lourd et d'applications tout-terrain. Conçu pour accueillir des moteurs de grande capacité, il bénéficie d'une capacité de refroidissement accrue et de



composants robustes. Sa résistance éprouvée en fait le véhicule idéal pour le transport lourd spécialisé, l'exploitation forestière et autres travaux exigeants.



C500 : Pour les terrains les plus accidentés

Lancé en 1972, le C500 est l'un des camions professionnels les plus robustes jamais construits. Il est spécialement conçu pour le transport lourd extrême, les champs pétrolifères, l'exploitation minière et les applications tout-terrain, où la capacité de charge, la durabilité, la puissance et la fiabilité sont essentielles. Contrairement aux modèles Kenworth plus courants comme le W900 ou le T800, le C500 est un véhicule de travail robuste, conçu pour affronter les conditions les plus difficiles au monde. Il possède un poids total en charge pouvant atteindre 450 000 kg pour les applications de transport lourd spécialisé et fonctionne dans des endroits et des conditions où aucun autre camion ne peut le faire.

Pour assurer une transition en douceur, Kenworth offre un soutien et des conseils complets aux concessionnaires et aux clients. Les modèles W990 et T880 de Kenworth sont bien placés pour perpétuer la tradition d'excellence de Kenworth, offrant un confort de conduite, une efficacité et une fiabilité inégalés. Le tout dernier T880S de Kenworth, doté d'un nouveau capot performant, propose des moteurs puissants et une capacité de refroidissement accrue. Le capot haute performance T880S est compatible avec les moteurs de grosse cylindrée, dont le Cummins X15, développant jusqu'à 605 ch et 2050 lb-pi de couple, ce qui en fait une option viable pour les applications T800W.

Décès d'un signaleur routier de l'entreprise McKinnon Multi-Services

LA CNESST DÉVOILE LES CONCLUSIONS DE SON ENQUÊTE

La Commission des normes, de l'équité, de la santé et de la sécurité du travail (CNESST) rendait publiques le 3 avril dernier les conclusions de son enquête sur l'accident ayant coûté la vie à un signaleur routier de l'entreprise McKinnon Multi-Services, le 9 juillet 2024, sur un chantier de construction à Québec.

Chronologie de l'accident

Le jour de l'accident, le signaleur routier gérait la circulation à une intersection où se situe une sortie de chantier. Après avoir dirigé la manœuvre de recul d'un camion semi-remorque qui venait livrer une cargaison, le signaleur routier s'est déplacé vers la sortie du chantier pour indiquer à un autre camionneur de s'immobiliser afin de laisser le transporteur effectuer un virage à gauche vers la sortie du chantier. C'est durant cette manœuvre que le signaleur a été heurté puis écrasé par la semi-remorque. Il a été transporté à l'hôpital, où son décès a été constaté.

Causes de l'accident

L'enquête a permis à la CNESST de retenir trois causes pour expliquer l'accident :

En se déplaçant vers la sortie du chantier, le signaleur routier s'est retrouvé dans la zone de déportation de la semi-remorque qui y effectuait un virage et s'est fait heurter par celle-ci.

- Une planification insuffisante de l'intervention du signaleur routier a amené ce dernier à effectuer simultanément plusieurs mandats dans une intersection située à la sortie du chantier, ce qui l'a exposé à un danger de heurt.
- Des lacunes dans la gestion de la circulation des usagers de la route et des véhicules de chantier et de livraison ont exposé le signaleur routier à un danger de heurt.
- À la suite de l'accident, la CNESST a ordonné la suspension des travaux impliquant l'entrée, la sortie et la circulation de véhicules lourds sur le chantier ainsi que les manœuvres nécessitant la présence d'un signaleur routier sur le chantier. La reprise des travaux a été autorisée puisque le maître d'œuvre a mis en place un plan de signalisation signé et scellé par un ingénieur et un plan de circulation à jour et conforme au Code de sécurité pour les travaux de construction. Une méthode de communication et une procédure de livraison sur le chantier sécuritaires ont également été mises en place et communiquées à tous les travailleurs et travailleuses.

Comment éviter un tel accident

Pour prévenir les accidents liés à la circulation sur les chantiers, des solutions existent :

- planifier la circulation des véhicules de manière à restreindre les manœuvres de recul et mettre en



place des mesures pour protéger toute personne circulant sur le chantier, dont l'élaboration d'un plan de circulation et sa mise à jour;

- privilégier l'utilisation de moyens techniques pour contrôler la circulation afin de cibler le meilleur moyen et, ultimement, éviter qu'un signaleur routier soit amené à exécuter cette tâche;
- s'assurer que le signaleur routier se situe dans une position sécuritaire, qu'il contrôle un seul sens de circulation à la fois et qu'il n'effectue pas les mandats d'un signaleur de chantier en plus de son mandat;
- planifier l'intervention des signaleurs routiers sur les chantiers en documentant auprès du maître d'œuvre des éléments comme la nature des travaux, le mandat des signaleurs, le plan de signalisation ou le dessin normalisé applicable respectant les modalités du Tome V – Signalisation routière du ministère du Transport et de la Mobilité durable. Une collaboration entre le maître d'œuvre du chantier et l'employeur du signaleur routier est nécessaire pour planifier cette intervention.

Par la loi, l'employeur est tenu de prendre les mesures nécessaires pour protéger la santé et assurer la sécurité et l'intégrité physique de ses travailleurs. Il a également l'obligation de s'assurer que l'organisation du travail ainsi que les équipements, les méthodes et les techniques pour l'accomplir sont sécuritaires. Les travailleurs et travailleuses doivent faire équipe avec l'employeur pour repérer les dangers et mettre en place les moyens pour les éliminer ou les contrôler.

VIA PRÉVENTION vient de publier une fiche d'information prônant une meilleure cohabitation entre les camions et les travailleurs sur les chantiers

Le [document PDF illustré de 3 pages](#) aborde des thèmes comme les vérifications que doivent faire les camionneurs à leur arrivée sur un chantier, comme la localisation des lignes électriques que peuvent heurter des bennes relevées. Il y est également question de l'importance des aires de recul et de celle de garder en tout temps un contact visuel avec les signaleurs de chantier.

L'ABITIBI-TÉMISCAMINGUE DÉNONCE UNE INJUSTICE DANS LE TRANSPORT DU SEL DE DÉGLAÇAGE

Les sous-postes de la région 08 subissent une mise à l'écart injustifiée dans le domaine du transport de sel de déglacage, une situation dénoncée avec vigueur auprès du ministère des Transports et de la Mobilité durable (MTMD).

Partout en province, le transport du sel destiné à l'entretien hivernal des routes, qui sont sous la compétence du MTMD, est généralement confié aux abonnés des organismes de courtage. Que ce soit pour acheminer le sel vers les abris privés des sous-traitants en déneigement ou vers les dômes des centres de service du MTMD, ce sont les camionneurs détenteurs d'un permis de vrac qui exécutent ces contrats. Les contrats de « type 45 » garantissent ainsi une activité quasi annuelle pour les camionneurs artisans.

Cependant, en Abitibi-Témiscamingue, le scénario est bien différent. Les sous-postes de la région n'assurent que le transport du sel destiné aux routes entretenues en régie par le MTMD. L'entretien hivernal des routes concédées en sous-traitance fait plutôt l'objet de contrats de « type 49 », qui accordent aux entrepreneurs en déneigement la responsabilité de transporter leurs propres matériaux (sable abrasif et sel de déglacage). Par conséquent, une part significative du transport de sel échappe aux abonnés des organismes de courtage, privant ainsi la région 08 d'une source importante de revenus.

Chaque année, ce manque à gagner est estimé à plus de 5 millions \$, une perte attribuée aux entrepreneurs en déneigement, sans aucun avantage pour le MTMD. Pire encore, une étude comparative réalisée sur un tronçon de la route 117, entretenu par le même entrepreneur, mais à cheval sur deux régions de courtage, a clairement démontré que les coûts d'un contrat de type 45 ou 49 sont similaires. Considérant qu'environ 19 % de la valeur d'un tel contrat est alloué au transport de sel, il est aisé de croire que certains entrepreneurs cherchent à réduire leurs coûts en faisant entorse aux principes visant à préserver les propriétés du sel. L'utilisation de bennes impures ou de remorques « flatbed » munies de panneaux, le déchargement du sel au sol qui est ensuite poussé avec un chargeur entraînant une contamination par le sable et la neige, en sont des exemples concrets. L'absence de surveillance laisse place à des raccourcis profitant à l'entrepreneur, et non au MTMD ni aux usagers de la route.

Face à cette situation, plus de 260 camionneurs artisans de l'Abitibi-Témiscamingue se sont unis pour exiger l'abolition des contrats de type 49, permettant ainsi d'attribuer le transport de sel à leurs organismes de courtage, comme cela se fait ailleurs au Québec. Le 20 mars dernier, M. Mario Lemieux, actuel président du Poste de transport Région 08 et Nord-Québec, accompagné de MM. Gaétan Légaré et Tommy Charland, s'est rendu au bureau de M. Dave Gravel, conseiller politique de M^{me} Geneviève Guilbault, ministre du MTMD. Lors de cette rencontre, ils ont insisté sur la nécessité de corriger cette importante aberration qui persiste depuis plusieurs années, et ce, dès l'hiver 2025-2026.

Assemblée générale du Poste de transport Région 08 et Nord-Québec UN RASSEMBLEMENT SOUS LE SIGNE DE L'UNITÉ

Le 15 mars dernier, les membres des sous-postes de l'Abitibi-Témiscamingue et du nord du Québec se sont réunis à l'Hôtel des Eskers d'Amos pour y tenir leur assemblée générale annuelle (AGA). L'événement visait à renforcer les liens entre les participants et à échanger sur des enjeux communs. Quarante-six membres étaient présents, accompagnés des six directrices et directeurs de courtage. Grâce à l'accessibilité en mode virtuel, le sous-poste de Chibougamau-Chapais a également pu prendre part aux discussions, avec cinq membres et leur directrice connectés en ligne. La présence du directeur général et du président de l'ANCAI a été chaleureusement accueillie par les gens rassemblés.

Parmi les sujets abordés, la situation entourant le territoire de la Baie-James a retenu l'attention. L'organisme de courtage Radisson-Baie-James a déposé une demande de permis auprès de la CTQ en février 2024, une décision qui tarde à être rendue alors que d'importants travaux s'y perpétuent d'année en année. Quel que soit l'organisme ayant juridiction pour exercer le courtage, tous s'accordent à dire que la priorité doit être donnée aux artisans de la zone Région 08 et Nord-Québec, et aux camionneurs inter-régionaux, tout en veillant à exclure les opérateurs illégitimes.

MM. Gaétan Légaré et Tommy Charland ont ensuite partagé leurs réflexions sur la zone non organisée située au nord du 55^e parallèle, où le développement d'infrastructures énergétiques majeures figure parmi les objectifs gouvernementaux. Une législation en matière de transport sur ce vaste territoire qui avoisine les régions 08 et 09 devient nécessaire à courte échéance. L'ANCAI travaille activement à un prolongement équitable de ces régions vers le nord.

L'AGA a également permis de désigner les représentants au comité de négociation de l'ANCAI. Mario Beaulieu, qui assumait déjà ce rôle, a vu son équipe renforcée avec la nomination de Caroline Carle, directrice du sous-poste de Val-d'Or, à cette fonction cruciale.

Enfin, différentes préoccupations ont été soulevées par certains camionneurs artisans, en matière logistique et financière. La tarification du transport de sol contaminé, qui impose des contraintes aux transporteurs sans compensation équitable, notamment concernant les assurances, a été un point de discussion majeur. L'ANCAI réclame la création d'une nouvelle catégorie au recueil des tarifs sur ce point. Par ailleurs, les délais de paiement demeurent un sujet chaud. Toutefois, M. Légaré a exposé la volonté de l'ANCAI d'offrir des moyens technologiques permettant de gagner du temps. Le volet facturation du logiciel **monAncai**, qui intègre l'accessibilité par code QR, en est un bel exemple.

Les participants ont été attentivement écoutés tout au long de la rencontre, dans un esprit de collaboration et de transparence véhiculé par les membres du conseil d'administration fraîchement renouvelé. L'AGA a ainsi permis d'apporter plusieurs réponses claires et de réaffirmer une volonté commune de synchroniser les efforts dans la région.

PROGRAMME TAP

Transport **Avantage Plus**

TRANSPORTEURS*, profitez des nombreuses offres de nos partenaires

Consultez le site www.ancai.com pour obtenir plus d'information ou pour télécharger les formulaires d'inscription.



Attrix
GEOTAB

Dispositif de consignation électronique (DCE)

Offre exclusive ancai.attrix.ca

BFL
CANADA

ASSURANCES DE DOMMAGES POUR LES CAMIONS

Éric LaBrecque
418-425-1287

BRIDGESTONE

Obtenez des rabais allant de 37% à 47% sur les prix de détail suggérés, à l'achat de pneus Bridgestone.

Contactez votre détaillant autorisé.

FlagShip

Économisez jusqu'à 70% sur les tarifs réguliers des compagnies de messagerie.

Tél.: 1-866-320-8383
www.flagshipcompany.com/fr/ancai

GARANTIE CANADIENNE DES CAMIONS

Rabais à l'achat d'une garantie prolongée.

Evgenii Inozemtcev:
647-398-9011
sales@ctwarranty.ca

Harnois
Énergies

Prix très compétitifs sur le carburant partout au Québec dans les 125 stations Harnois Énergies et Esso.

Demandez votre carte Harnois Énergies.

MRa

Cabinet en assurance de personnes

Programme d'assurance complet: invalidité, vie, soins médicaux et bien plus.

1 800 363-5656
info@cabinetmra.com

NAPA

PIÈCES D'AUTO

Présentez votre carte ANCAI dans un magasin NAPA pour avoir accès à des prix privilégiés.

TRACTION
PIÈCES • VÉHICULES LOURDS

Les membres bénéficient des prix privilégiés ANCAI sur présentation de leur carte de membre.

YOKOHAMA

Obtenez des rabais atteignant 40% des prix de détail suggérés, à l'achat de pneus Yokohama.

Contactez votre détaillant autorisé.

D'AUTRES PARTENAIRES À VENIR



Le programme TAP c'est payant !

* Les offres du Programme TAP sont aussi valides pour les entreprises de camionnage non-membres de l'ANCAI, au coût de 400 \$ par année. L'ANCAI se réserve le droit de refuser une demande d'adhésion. Le formulaire d'adhésion pour les Membres associés est disponible sur le site de l'ANCAI (www.ancai.com).

CAMIONS ET INSCRIPTIONS À VENDRE

KENWORTH T800 2012



12 roues. Moteur Cummins, 359 175 km. Transmission automatique Allison. Boite Lagacé avec panneau à neige en acier.

Avec ou sans inscription au Registre de camionnage en vrac Région 05.

Zone : Sherbrooke
Rémi : 819 342-5578

INTERNATIONAL 2006 AVEC PERMIS RÉGION 01



Moteur Cat 400B, transmission 8LL. 12 roues. Moteur C 13, 18 vitesses.

Avec inscription au Registre de camionnage en vrac région 01.

Zone : Vallée-de-la-Matapédia
Martin : 418-629-7017

INTERNATIONAL 1986 AVEC PERMIS RÉGION 07



Moteur Cat 400B, transmission 8LL. Plusieurs travaux effectués en 2020. Inspection faite le 4 novembre 2024. Prix camion : 70 000 \$.

L'inscription peut être vendue séparément : 15 000 \$.

Avec inscription au Registre de camionnage en vrac région 07.

Zone : Haute-Gatineau
(819) 449-1180

FREIGHTLINER 114SD 2020



162 000 km. Transmission autom. Boite pour gros calibre, chauffante, ouverture de côté. Toile de pavage.
Jean-Marc : 418 295-5817

INTERNATIONAL 2000 AVEC PERMIS RÉGION 03



Camion polyvalent 1 593 456 km. Moteur C12 refait à neuf, il a 300 000 km. Transmission : 13 vitesses Suspension à l'air : 18/46, ¾ lock. Boite chauffante en très bon état avec un cylindre neuf et équipé de quick attache. Pneus arrière 11.245, 50% usure. Pneus avant 315-80 R22-5 neuf. DCE Installé. Prêt à travailler inspection fin mars 2025. Prix demandé camion et permis : 55 000 \$

Avec inscription au Registre de camionnage en vrac Région 03.

Zone : Kamouraska
Bernard : 418-868-7399

KENWORTH T800 2009



Moteur ISX Cummins 450 hp, 13 vit., Essieu relevable, avant 16 000 lb, arrière 40 000 lb. Frame double, full lock. Boite de 19,5 pi avec ridelles aluminium et panneau à neige neuf. Camion prêt à travailler inspection annuelle à jour.

Prix : 102 000 \$

Yannick : 418 961-9913

PETERBILT 2013 AVEC PERMIS RÉGION 03



Moteur Paccar MX-13 455 hp. Transmission Allison 4500. Full lock. Essieu relevable SM 20 000 lb. Arrière 46 000 lb. Boite Lagacé chauffante 20 pi. Freins arrière refaits en neuf. Camion et inscription peuvent être vendus séparément

Avec inscription au Registre de camionnage en vrac Région 03.
Zone : Chauveau-Québec
418-933-4323

KENWORTH T880 2018

12 roues. Moteur Paccar 455 hp (garantie jusqu'à la fin de mai 2024), 260 000 km. Essieu relevable SM. Transmission automatique. Benne Lagacé avec panneau ouvrant des 2 côtés. Très bon état. 200 000 \$.
Martin : 418 561-3169

REMORQUE TRAILMOBILE



Remorque Trailmobile 1977, 26 pieds avec diabolos : 40 000 \$.
(819) 449-1180

INSCRIPTIONS SEULEMENT

RÉGION 01

Aucune inscription à vendre.

RÉGION 02

Aucune inscription à vendre.

RÉGION 03

Zone : Chauveau-Québec, 13 000 \$
Brent : 418-808-0711

Zone : Chauveau-Québec, 12 000 \$
Paul : 418 561-3985

Zone : Rivière-du-Loup, 15 000 \$
Clément : 418-963-3832

Zone : Portneuf
Réal : 418-285-7611

RÉGION 04

Aucune inscription à vendre.

RÉGION 05

Zone : Sherbrooke
Rémi : 819 342-5578

Zone : Shefford
Fernand : 450-278-2396

Zone : Missisquoi
Martin : 450-531-0468

Zone : Frontenac
Patrick : 819-582-2834

RÉGION 06

Inscription DOUBLE (2 camions)
Zone : Joliette 13 500 \$ (négociable)
Diane ou Marc : 450-759-2437

RÉGION 07

Aucune inscription à vendre.

RÉGION 08

Aucune inscription à vendre.

RÉGION 09

Zone Forestville
Carol : 418 232-1919

RÉGION 10

Aucune inscription à vendre.



c'est...

Québec conclut une entente de principe avec les contrôleurs routiers

Une entente de principe est intervenue avec Québec dans le cadre des négociations pour le renouvellement de la convention collective de la Fraternité des constables du contrôle routier.

L'entente de principe pour la convention collective 2023-2028 concerne les 318 membres de l'organisation syndicale. La fraternité a fait savoir que l'entente de principe devra d'abord être présentée à son conseil de direction, le 24 avril. Le conseil décidera par la suite si celle-ci sera soumise aux membres. Le cas échéant, elle le serait le 27 avril.

La présidente du Conseil du trésor, Sonia LeBel, et la ministre des Transports, Geneviève Guilbault, ont indiqué dans un communiqué commun que cette entente permettrait de bonifier les conditions de travail et de rémunération des contrôleurs routiers, tout en améliorant la sécurité des usagers de la route.

Mack ajoute de nouvelles options dans sa gamme de la série MD



Mack Trucks a étendu sa gamme de la série MD avec un nouvel essieu arrière de 23 000 lb et un moteur Cummins B6.7 de 325 chevaux. Ce changement élargit sa polyvalence des camions de la série MD. L'essieu arrière de 23 000 lb accroît les applications sur le marché vocationnel, les déchets et la construction.

Peterbilt propose la transmission TX-12 Pro avec le moteur MX-13

Peterbilt introduit la transmission automatisée Paccar TX-12 Pro avec le moteur Paccar MX-13 sur les modèles 579, 567 et 589. L'entreprise affirme que cette combinaison offre des performances optimisées pour les applications sur route et hors route, y compris les bennes et les camions-citernes. La transmission TX-12 Pro supporte un couple allant jusqu'à 1 700 lb.-ft.



Une succursale de TRP Maska ouvrira bientôt ses portes à Drummondville

MASKA est fière d'annoncer l'ouverture d'une succursale de pièces TRP Maska à Drummondville dès le printemps-été 2025. Celle-ci sera située au 237 rue des Menuisiers. Ce projet marque une étape importante dans notre engagement à prodiguer un service de qualité exceptionnelle et un accès élargi à notre vaste inventaire de pièces d'origine et d'après-vente pour camions lourds et remorques.

Grâce à cette nouvelle implantation, MASKA renforce sa présence dans le Centre-du-Québec en offrant à sa clientèle un accès rapide et efficace à ses produits. Le service quotidien de livraison assurera une réactivité optimale afin de minimiser les délais et maximiser l'efficacité des opérations des clients. Plus spécifiquement, une unité mobile sera attitrée à cette succursale pour répondre aux besoins des clients.

Bobcat entre sur le marché des chargeuses de grande taille avec quatre modèles



Bobcat lance quatre nouvelles chargeuses sur pneus de grande taille : les L205, L235, L255 et L285. Ces nouvelles machines sont conçues spécialement pour les tâches de chargement dans les domaines de la construction, de l'agriculture et de la fabrication, comme la construction d'infrastructures, le déplacement de matériaux ou la préparation de chantiers.

La capacité des godets varie selon le modèle : 2,5 verges cubes pour la L205, 3 verges cubes pour la L235 et 3,5 verges cubes pour les L255 et L285.

Tous les modèles sont équipés d'un moteur turbocompressé Tier 4 Final, qui offre des performances constantes à toutes les altitudes. Les modèles L235, L255 et L285 sont équipés de série de trois modes de transmission, permettant aux opérateurs d'adapter leurs performances aux conditions de chantier.

La cabine spacieuse est équipée d'un siège à suspension pneumatique réglable, d'un volant inclinable et télescopique, de commandes par joystick. L'écran tactile haute résolution de 8 pouces permet d'accéder aux principaux paramètres et à la caméra de recul. Parmi les autres équipements de série, on trouve le chauffage et la climatisation avec bouches d'aération réglables, et des phares de travail à DEL avant et arrière.

Bobcat dévoile ses plus grandes pelles à ce jour avec les nouvelles E220 et E245



Ces nouveaux modèles rejoignent les E145 et E165 dans la gamme des grandes pelles Bobcat. Ils offrent une force de creusement importante, des temps de cycle rapides et des capacités de levage élevées pour la construction commerciale et résidentielle, les travaux routiers et les projets d'infrastructure, selon l'entreprise.

Un moteur diesel Bobcat de 174 chevaux alimente la E220 à déport arrière conventionnel, tandis que la E245 à déport arrière réduit est équipée d'un moteur diesel Bobcat de 189 chevaux. Ces deux moteurs sont conformes à la norme d'émissions Tier 4.

La E220 procure une profondeur de creusement de 6,5 m et la E245 de 6,5 m. Les deux modèles offrent une force de creusement du godet de 35 464 lb-pi. Un système de pivotement précis permet à la structure supérieure de la pelle de s'arrêter progressivement et en douceur, réduisant ainsi les déversements sur le chantier. Quatre modes de puissance sélectionnables permettent aux opérateurs d'adapter les performances hydrauliques à l'application. La fonction Power Boost à une touche fournit une puissance supplémentaire à la demande pour les travaux difficiles.

Le système Smart Power Control adapte la charge au régime moteur, au couple de la pompe hydraulique et à la réponse du moteur afin d'améliorer l'efficacité dans chacun des quatre modes de puissance et de réaliser des économies de carburant.

Autres caractéristiques clés des E220 et E245 :

- Chenilles en acier.
- Quatre modes de travail standard : débit unidirectionnel, débit bidirectionnel, creusement et levage.
- Écran tactile 8 pouces avec Bluetooth.
- Caméras de recul et latérales.
- Siège chauffant à suspension pneumatique haut de gamme de série.
- Commandes intuitives.
- Phares de travail à DEL.

Plusieurs accessoires seront disponibles. Le système Quick-Tach de Bobcat est en option.

À la mémoire de Richard Gagnon



À La Vallée des Roseaux de Baie-Comeau, le 5 avril 2025, à l'âge de 67 ans, est décédé M. Richard Gagnon, fils de feu M^{me} Madeleine Racine et de feu M. Fernand Gagnon. Il demeurait à Baie-Comeau.

Il laisse dans le deuil ses sœurs: Lorraine (feu Christian Larose), Sylvie (Alain Lessard), Édith (Romain Tremblay) et Annie (Paul Blanchette) et sa grande amie Céline Dufour.

Richard Gagnon a été membre de l'Association des Transporteurs en vrac Baie-Comeau pendant une douzaine d'années.



Gérer mes disponibilités interzone



Le Western Star 4900/49X domine largement la flotte des camions forestiers.

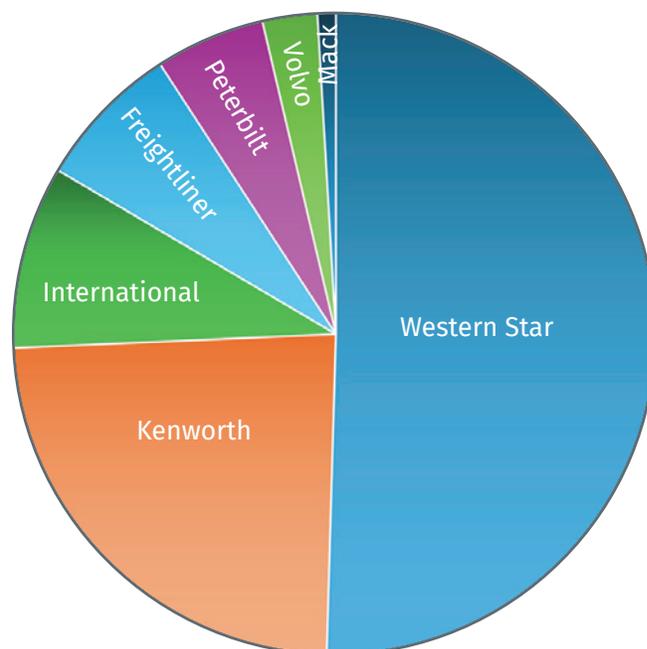
ÉTUDE SUR LA FLOTTE DES TRANSPORTEURS FORESTIERS

PAR ALAIN SIMARD

En août dernier *La Voix du Vrac* publiait une étude sur la flotte de camions de gravier des membres de l'ANCAI. Dans ce numéro-ci, nous faisons le même exercice avec les véhicules utilisés par les transporteurs forestiers de l'ANCAI.

Dans le domaine forestier, c'est la marque Western Star qui domine largement. Le Western Star 4900, maintenant remplacé par le modèle 49X, constitue plus de la moitié des camions (50,5 %) répertoriés chez les transporteurs forestiers de l'ANCAI. Kenworth est la deuxième marque la plus populaire avec près du quart des camions forestiers. Les cinq autres marques populaires de camions sont sous la barre de 10 %. Rappelons que pour les camions de gravier des membres, Kenworth occupait la tête avec 30,5 %, suivi de Western Star avec 16,3 %.

L'âge moyen des véhicules des transporteurs forestiers est de 7 ans (2018). L'âge moyen des camions de gravier des membres est de 15 ans (2010). Cette différence s'explique par fait que le nombre de kilomètres parcourus annuellement est généralement beaucoup plus élevé chez les transporteurs forestiers.



Répartition des camions forestiers par marques

Western Star	50,5 %	Peterbilt.....	5,5 %
Kenworth	23,9 %	Volvo	2,8 %
International.....	9,2 %	Mack	1,0 %
Freightliner.....	7,3 %		

Chantiers Chibougamau ferme deux installations en Abitibi

Annie-Claude Luneau, Radio-Canada

La direction de Chantiers Chibougamau a annoncé le jeudi 3 avril à ses 200 cadres et employés de Val-d'Or l'arrêt définitif des activités des usines de Val-d'Or et de Sullivan.

Les installations, achetées il y a quelques mois à l'entreprise Interfor, étaient fermées temporairement depuis plusieurs semaines.

On avait énoncé qu'il y avait trois critères à rencontrer pour qu'on puisse envisager un avenir malgré le fort niveau d'incertitude. Pour les trois conditions à réunir, il y en a aucune pour laquelle il y a une embellie, soutient Frédéric Verreault, vice-président aux affaires corporatives pour Chantiers Chibougamau, qui rappelle que l'avenir de cette usine était plus qu'incertain.

Chantiers Chibougamau est présentement en discussion avec la Ville de Val-d'Or pour déterminer le meilleur plan pour la vente des installations.

Rappel des travailleurs à Matagami

La situation est bien différente à Matagami, où les travailleurs seront bientôt rappelés au travail. La production devrait reprendre le 22 avril.

Matagami fabrique des catégories de bois intégrées dans les bois d'ingénierie, donc transformées au Canada, soustraites des risques de tarifs et dont les copeaux sont intégrés à l'usine de pâte de Lebel-sur-Quévillon. Dans le contexte de très mauvaises nouvelles, on a quand même l'élément positif de rappeler les équipes de Matagami enfin au travail, se réjouit Frédéric Verreault.

Les tarifs douaniers du bois d'œuvre pourraient plus que doubler

Jean-Louis Bordeleau, Le Devoir

Les forestiers québécois devraient bientôt faire face à des tarifs douaniers de 34,45 % s'ils souhaitent exporter aux États-Unis. Le Département américain du Commerce a laissé entendre que les tarifs sur le bois d'œuvre canadien devraient augmenter de 20 % à cause de nouveaux droits « antisubventions ».

La fixation d'un tarif douanier revient chaque année dans cette industrie empêtrée dans des conflits commerciaux depuis des décennies. L'été dernier, les tarifs sur le bois d'œuvre canadien avaient grimpé de 8,05 % à 14,54 %. Cette fois-ci, le taux pourrait atteindre effectivement 34,45 %, selon un avis « préliminaire » du gouvernement américain. Les États-Unis prélèvent actuellement des droits « antidumping » d'à peu près 14 % et prévoieraient appliquer des droits « antisubventions » d'environ 20 %.

Cette hausse, si elle devient réalité, devrait entrer en vigueur pour le début de l'automne, estime Jean-François Samray, du CIFQ. Alors que l'industrie du bois d'œuvre tourne déjà au ralenti au Québec, la perspective d'autres droits de douane n'augure rien de bon.

La demande pour la construction résidentielle aux États-Unis cet été déterminera qui, des Canadiens ou des Américains, devra payer ces tarifs, explique-t-il. Si la demande est plus forte que l'offre, les acheteurs américains pourraient devoir éponger la facture. Et selon lui, les Américains ne sont autosuffisants en bois qu'à 70 %.

BEAUCOUP DE FLUCTUATIONS DANS LE PRIX DU BOIS

Le prix du bois d'œuvre a connu d'importantes fluctuations depuis un mois à l'image du marché boursier. Après avoir atteint 685 \$ US le 24 mars, un sommet en deux années et demie, le prix redescendait à 575 \$ le 15 avril. Cela reflète une forte baisse de la demande dans le secteur de la construction après la décision des États-Unis d'augmenter les droits de douane sur le bois d'œuvre résineux canadien à 34 %. Cette grande incertitude qui fait grimper les coûts de construction résidentielle incite les constructeurs à retarder leurs projets.



ORGANISMES DE COURTAGE EN CAMIONNAGE EN VRAC AFFILIÉS À L'ANCAI

ZONES DE COURTAGE	DIRECTEUR/DIRECTRICE	TÉLÉPHONE	TÉLÉCOPIEUR
RÉGION 01 GASPÉSIE – ÎLES-DE-LA-MADELEINE			
BONAVENTURE	Irika Boudreau	(418) 388-2949	(418) 388-2309
GASPÉ	Christian-Michel Boulay	(418) 269-5353	(418) 269-2550
GASPÉ-NORD	Gaétan Savard	(418) 763-5342	(418) 763-7242
GASPÉ-SUD	Mark Wall	(418) 689-4804 #6	(418) 689-3687
ÎLES-DE-LA-MADELEINE	Johanne Lapiere	(418) 986-2154	(418) 986-1451
MATANE	À venir	(418) 562-1434	(418) 562-9079
MATAPÉDIA	Johanne Arguin	(418) 629-7336	(418) 756-5244
RIMOUSKI	Julie Sirois	(418) 724-2724	(418) 724-9534

ZONES DE COURTAGE	DIRECTEUR/DIRECTRICE	TÉLÉPHONE	TÉLÉCOPIEUR
RÉGION 02 SAGUENAY – LAC-SAINT-JEAN			
CORPORATION DES CAMIONNEURS EN VRAC DE LA RÉGION 02 INC.			
Daniel Tremblay, directeur régional		(418) 548-7121	(418) 548-3609
CHICOUTIMI			
DUBUC-NORD	Dominique Gagnon	(418) 698-8722	(418) 698-1400
DUBUC-SUD	France Tremblay	(418) 544-4944	(418) 544-8814
LAC-SAINT-JEAN	Sandra Allard	(418) 662-5923	(418) 662-5425
ROBERVAL	Martine Hudon	(418) 679-2627	(418) 679-9497

ZONES DE COURTAGE	DIRECTEUR/DIRECTRICE	TÉLÉPHONE	TÉLÉCOPIEUR
RÉGION 03 QUÉBEC – BAS-SAINT-LAURENT			
LES TRANSPORTEURS EN VRAC RÉGION 03 INC.			
Stéphano Bolduc, directeur régional		(418) 681-7315	(418) 681-7948
Interzone : (418) 906-7316			
APPALACHES	Guyline Labbé	(418) 625-9383	(418) 982-0771
BEAUCE-NORD	Brigitte Poulin	(418) 397-6971	(418) 397-6971
BEAUCE-SUD	Robert Talbot	(418) 382-1221	(418) 382-3777
CHARLEVOIX	Raphaël Gilbert	(418) 439-3976	(418) 439-3977
CHAUVEAU-QUÉBEC	Sylvie Pichette	(418) 623-5492	(418) 623-8371
KAMOURASKA	Josée Charest	(418) 492-9496	(418) 492-3954
LOTBINIÈRE	Gyslaine Duval	(418) 728-3021	(418) 728-5044
MONTMAGNY/L'ISLET	Lianne Bastien	(418) 246-2432	(418) 246-2437
MONTMORENCY	Brigitte Cyr	(418) 661-0296	(418) 661-8815
PORTNEUF	Martine Plamondon	(418) 337-3669	(418) 337-4663
RIVE-SUD (Lévis)	Carole Morisset	(418) 839-0972	(418) 839-8356
RIVIÈRE-DU-LOUP	Sylvie Lajoie	(418) 867-2515	(418) 867-5333
SAINTE-FOY	Lucie Desmarais	(418) 872-9116	(418) 872-9117
TÉMISCOUATA	Francine Michaud	(418) 899-6386	(418) 899-1552

ZONES DE COURTAGE	DIRECTEUR/DIRECTRICE	TÉLÉPHONE	TÉLÉCOPIEUR
RÉGION 04 MAURICIE – CENTRE-DU-QUÉBEC			
LES TRANSPORTEURS EN VRAC DE LA RÉGION 04 INC.			
Isabelle Gélinas, directrice administrative		(819) 373-4602	(819) 373-7241
ARTHABASKA	Josée Robidoux	(819) 357-6393	(819) 752-9400
CHAMPLAIN			
TROIS-RIVIÈRES	Rita Dumas	(819) 697-7465	(819) 375-8688
DRUMMOND	Marie-Claude Fleurent	(819) 474-3281	(819) 477-0840
GRAND SHAWINIGAN			
LAVIOLETTE	Harold Bédard	(819) 691-5144	-
MASKINONGÉ	Anne Philibert	(819) 296-2476	(819) 296-2208
NICOLET	Alexandre Gargoura	(819) 233-9545	(819) 233-2650

ZONES DE COURTAGE	DIRECTEUR/DIRECTRICE	TÉLÉPHONE	TÉLÉCOPIEUR
RÉGION 05 ESTRIE			
POSTE DE TRANSPORT EN VRAC DE LA RÉGION 05 INC.			
Nancy Gagnon, directrice régionale		(819) 562-3827	
BROME	André Pépin	(450) 534-2845	(450) 534-5543
COMPTON	Taylor Keefe	(819) 875-1616	(819) 875-2266
ORFORD			
FRONTENAC	Vicky Robert	(819) 583-4242	-
MÉGANTIC	Brigitte Denis	(418) 338-3058	(418) 338-2386
MISSISQUOI	Chantal Courchesne	(450) 531-1291	(450) 955-6300
RICHMOND	Harry Lodge	(819) 839-3766	(819) 839-3016

ZONES DE COURTAGE	DIRECTEUR/DIRECTRICE	TÉLÉPHONE	TÉLÉCOPIEUR
RÉGION 05 ESTRIE (suite)			
SHEFFORD	Lucie Cotnoir	(450) 375-2331	(450) 956-0635
SHERBROOKE	Maryse Barrette	(819) 563-4767	(819) 563-4769
WOLFE	Linda Gaudreau	(819) 887-1115	(819) 877-2371

ZONES DE COURTAGE	DIRECTEUR/DIRECTRICE	TÉLÉPHONE	TÉLÉCOPIEUR
RÉGION 06 MONTÉRÉGIE – LAURENTIDES – LANAUDIÈRE			
POSTE DE CAMIONNAGE EN VRAC RÉGION 06 INC.			
Jean-Pierre-Garand, directeur		(450) 464-5000	(450) 464-2105
ARGENTEUIL	Linda Laplante	(819) 324-6376 cell	(450) 472-2916 bur
DEUX-MONTAGNES	Marcel Soucy	(514) 977-4616 cell	(450) 472-2916 bur
LAURENTIDES	Linda Laplante	(819) 324-6376 cell	(450) 472-2916 bur
RICHELIEU	Stéphane Maisonneuve	(514) 444-4103 cell	(450) 464-5000 bur
SAINTE-HYACINTHE	Stéphane Maisonneuve	(514) 444-4103 cell	(450) 464-5000 bur
TAILLON	Marcel Paquin	(514) 919-4815 cell	(450) 464-5000 bur
VERCHÈRES	Stéphane Maisonneuve	(514) 444-4103 cell	(450) 464-5000 bur

ZONES DE COURTAGE	DIRECTEUR/DIRECTRICE	TÉLÉPHONE	TÉLÉCOPIEUR
POSTES INDÉPENDANTS DE LA RÉGION 06			
ARGENTEUIL	Julie Davrieux	(450) 562-0403	(450) 562-9659
BEAUHARNOIS-SALABERRY			
CHÂTEAUGUAY-HUNTING.	Martyne Hamelin	(450) 371-6161	(450) 371-2927
BERTHIER (Lanaudière)	Lysanne Duhaime	(450) 835-7288	(450) 835-7188
JOLIETTE	Jean-Pierre Fréchette	(450) 752-2048	-
LAPRAIRIE-NAPIERVILLE	Bruno Connoly	(450) 444-2943	(450) 444-4862
L'ASSOMPTION			
MONTCALM	Karine Ebacher	(450) 588-5230	-
SAINTE-JEAN	Michelle Pelletier	(450) 358-4080	(450) 347-3353
TERREBONNE	Julie Davrieux	(450) 565-2538	(450) 565-1088
VAUDREUIL-SOULANGES	Brigitte Castonguay	(450) 456-9615	(450) 456-3294

ZONES DE COURTAGE	DIRECTEUR/DIRECTRICE	TÉLÉPHONE	TÉLÉCOPIEUR
RÉGION 07 OUTAOUAIS			
HAUTE-GATINEAU			
PONTIAC	Vicky Gauthier	(819) 441-1555	(819) 441-1777
LABELLE	Manon Sirard	(819) 499-9444	(819) 585-4636
OUTAOUAIS	Paul De Rainville	(819) 595-9060	(819) 595-8784
PAPINEAU	Pamela Sabourin	(819) 962-5055	(819) 427-6117

ZONES DE COURTAGE	DIRECTEUR/DIRECTRICE	TÉLÉPHONE	TÉLÉCOPIEUR
RÉGION 08 ABITIBI – NORD-DU-QUÉBEC			
ABITIBI-EST (Val-d'Or)	Caroline Carle	(819) 825-5911	(819) 825-0306
ABITIBI-OUEST			
TÉMISCAMINGUE	Isabelle Moisan	(819) 333-2547	(819) 333-2706
AMOS	Chantale Dostie	(819) 727-1284	(819) 727-1717
CHIBOUGAMAU	Julie Simard	(418) 748-6415	(418) 748-3513
MATAGAMI-QUÉVILLON	Bianca Béchand	(819) 755-0387	(819) 755-3431
ROUYN-NORANDA	Ann Chevrier	(819) 762-6555	(819) 762-6556

ZONES DE COURTAGE	DIRECTEUR/DIRECTRICE	TÉLÉPHONE	TÉLÉCOPIEUR
RÉGION 09 CÔTE-NORD			
BAIE-COMEAU	Véronique Tremblay	(418) 589-7621	(418) 589-4439
FORESTVILLE	Manon Pedneault	(418) 587-4548	(418) 587-6749
HAVRE-SAINT-PIERRE			
NATASHQUAN	Karina Thériault	(418) 538-1366	(418) 538-1941
SEPT-ÎLES			
PORT-CARTIER	Sonia Gallant	(418) 962-3901	(418) 962-2762

ZONES DE COURTAGE	DIRECTEUR/DIRECTRICE	TÉLÉPHONE	TÉLÉCOPIEUR
RÉGION 10 MONTRÉAL (ÎLE) – LAVAL			
TRANSVRAC MONTRÉAL-LAVAL			
Directeur général		Ion Curos	(514) 332-9742 (514) 332-9749

ZONES DE COURTAGE	DIRECTEUR/DIRECTRICE	TÉLÉPHONE	TÉLÉCOPIEUR
FORÊT			
REGROUPEMENT DES TRANSPORTEURS FORESTIERS DU QUÉBEC			
Mario Beaulieu, directeur forestier		Tél. : (819) 856-7661	
Responsable du Programme TAP de l'ANCAI			



SÉCURITÉ ROUTIÈRE EN PÉRIODE DE DÉGEL

La période de dégel est une phase critique pour la sécurité routière, particulièrement au Québec. Les routes, fragilisées par les cycles de gel et de dégel, deviennent plus vulnérables, augmentant les risques d'accidents et de dommages. Cette chronique explore les enjeux de cette période et propose des mesures pour assurer la sécurité de tous les usagers de la route.

LES ENJEUX DU DÉGEL

- 1. Fragilisation des routes :** pendant le dégel, l'eau infiltrée dans les couches inférieures de la chaussée affaiblit sa structure. Les routes sont alors plus sujettes aux déformations et aux nids-de-poule;
- 2. Restrictions de charge :** pour protéger les infrastructures, des restrictions de charge sont imposées aux véhicules lourds. Ces mesures visent à réduire les dommages causés par le poids excessif sur les routes fragilisées;
- 3. Rôle des contrôleurs routiers :** les contrôleurs routiers jouent un rôle crucial en surveillant et en appliquant les restrictions de charge. Ils utilisent des équipements portatifs pour vérifier le poids des véhicules et émettre des constats d'infraction en cas de non-conformité;
- 4. Sensibilisation et prévention :** il est essentiel de sensibiliser les conducteurs aux dangers spécifiques de cette période. Des campagnes de prévention et des panneaux de signalisation temporaires sont mis en place pour informer et guider les usagers de la route;
- 5. Impact économique :** les dommages causés aux routes peuvent entraîner des coûts de réparation élevés et des perturbations pour les entreprises de transport. Une gestion proactive et des mesures préventives sont donc cruciales pour minimiser ces impacts.

EN RÉSUMÉ : LA SURCHARGE DES CARGAISONS AU QUÉBEC

La surcharge des cargaisons est un enjeu majeur dans le transport routier et maritime au Québec. Elle pose des risques significatifs pour la sécurité, notamment des risques d'accidents et de dommages aux infrastructures. Les réglementations en vigueur exigent que le poids des cargaisons soit vérifié et correctement déclaré avant le transport.

La **masse totale en charge (PTAC)** représente la masse maximale autorisée d'un véhicule, incluant

son chargement, ses accessoires et son équipement. Respecter cette limite est primordial pour éviter les surcharges qui peuvent compromettre la stabilité du véhicule et la sécurité routière.

La **masse axiale** se réfère à la charge supportée par chaque essieu du véhicule. Une répartition incorrecte de la charge peut entraîner des déséquilibres et augmenter le risque d'accidents. Les réglementations imposent des limites strictes sur la masse axiale pour garantir une répartition adéquate du poids.

Les **amendes pour surcharge au Québec** varient en fonction de la gravité de l'infraction. Une surcharge de 0,5 tonne au-delà de la masse maximale autorisée entraîne une amende **forfaitaire de 135 \$**. Si le dépassement de poids est **supérieur à 20 % du PTAC**, l'amende peut atteindre **1500 \$ ou 3000 \$ en cas de récidive**. De plus, les autorités peuvent immobiliser le véhicule si la surcharge dépasse 5 % du PTAC.

QUELQUES EXEMPLES DE PONDÉRATION PEVL

ART. 463

- **Écart de moins de 4 %** par rapport à la masse totale en charge permise sur un chemin public;
- **Surcharge axiale de moins de 10 %** par rapport à la charge axiale permise sur un chemin public, un pont ou un viaduc.

PONDERATION PEVL - 1

ART. 463

- **Écart de 4 % à moins de 8 %** par rapport à la masse totale en charge permise sur un chemin public;
- **Écart de moins de 4 %** par rapport à la masse totale en charge permise sur un pont ou un viaduc.

PONDERATION PEVL - 2

ART. 463

- **Écart de 8 % à moins de 12 %** par rapport à la masse totale en charge permise sur un chemin public;
- **Écart de 4 % à moins de 8 %** par rapport à la masse totale en charge permise sur un pont ou un viaduc.

PONDERATION PEVL - 3

ART. 463

- **Écart de 12 % à moins de 16 %** par rapport à la masse totale en charge permise sur un chemin public;
- **Écart de 8 % à moins de 16 %** par rapport à la masse totale en charge permise sur un pont ou un viaduc.

PONDERATION PEVL - 4

TRACTION

Présentez votre carte de membre ANCAI pour obtenir des **PRIX PRIVILÉGÉS**

en mentionnant le compte #50002

Traction est votre source complète

- ✓ **500 000 pièces**
pour véhicules lourds
- ✓ **1 000 marques**
- ✓ Un **service personnalisé**
exceptionnel
- ✓ Une équipe d'expérience
à vos côtés depuis **plus**
de 60 ans



Magasinez en ligne
au **Traction.com** et
suivez-nous sur Facebook
pour ne pas manquer nos
promotions!

Plus de **120 magasins Traction** au Canada,
dont **30 au Québec** pour mieux vous servir.

AMOS
819-732-8293
ANGE-GARDIEN
450-293-3193
ANJOU
514-324-1433
BAIE-COMEAU
418-296-3332
BOUCHERVILLE
450-641-8600
CHICOUTIMI
418-543-2424

DELSON
450-638-4011
GATINEAU
819-893-6633
JOLIETTE
450-752-4727
LAC-MÉGANTIC
819-583-6698
LA MALBAIE
418-665-4475
LA SARRE
819-333-2211

LA TUQUE
819-523-4465
LAVAL
450-667-3375
LEBEL-SUR-QUÉVILLON
819-755-8808
LÉVIS
418-834-4449
MONT-LAURIER
819-623-6636
QUÉBEC
418-656-1022

RIMOUSKI
418-724-4176
RIVIÈRE-ROUGE
819-275-2576
ROUYN-NORANDA
819-764-3271
SAINT-CLET
450-456-3614
SAINT-FÉLICIEN
418-679-8660
SAINT-GEORGES
418-228-8034

SAINT-LAURENT
514-332-1003
SEPT-ÎLES
418-962-5225
SHERBROOKE
819-566-7322
STE-AGATHE-DES-MONTS
819-774-0431
TROIS-RIVIÈRES
819-693-5025
VAL-D'OR
819-824-3639