



LA VOIX DU VRAC

LE MAGAZINE DES TRANSPORTEURS EN VRAC

Volume 52, N° 4
AOÛT-SEPTEMBRE 2026

LES VÉTÉRANS DE L'ANCAI MEMBRES DE L'ANCAI DEPUIS 40 ANS ET PLUS

Première partie: les membres depuis 46 ans et plus.



Régis Bouchard, de Saint-Félicien, a acquis son premier camion en 1970 à l'âge de 18 ans. Il est encore membre de l'ANCAI 56 ans plus tard.



BFL CANADA tient à féliciter l'ANCAI pour son 60e anniversaire au service des camionneurs.

BFL CANADA est fière d'être partenaire de l'ANCAI pour ses besoins en **assurance de dommages et avantages sociaux**.

POUR PLUS D'INFORMATION

Éric Labrecque

Courtier en assurance de dommages
Directeur clientèle
T. 844 221-9684 | 418 425-1288
C. elabrecque@bflcanada.ca

Stéphane Marceau

Conseiller en régimes
d'assurance collective
T. 438 258-2943
C. smarceau@bflcanada.ca

France Pelletier

Courtier en assurance
de dommages des entreprises
Gestionnaire service client
T. 418 476-1203
C. fpelletier@bflcanada.ca



LA VOIX DU VRAC

COMMENTAIRES

- 4 MOT DU PRÉSIDENT
Besoin d'investissements
- 6 PRESIDENT'S MESSAGE
Need for investments
- 9 monANCAI : Une idée devenue réalité

SPÉCIAL LES VÉTÉRANS DE L'ANCAI

10 LES MEMBRES DE L'ANCAI DEPUIS 40 ANS ET PLUS QUI SONT ENCORE ACTIFS

Première partie : les membres depuis 46 ans et plus.

À venir en octobre : les membres de 40 à 45 ans

RUBRIQUES

- 8 SANTÉ ET SÉCURITÉ
Lever la benne, sans baisser la garde
- 22 CHRONIQUE ASSURANCES
Les assurances : La nouvelle variable de la rentabilité en camionnage en vrac
- 24 NOUVELLES DE L'ASSOCIATION
 - Nouveaux administrateurs au conseil d'administration de l'ANCAI
 - 35 ans de service pour Sylvie Bujold
 - Départ à la retraite de Brigitte Poulin
 - Marc Bussièrès élu maire
 - Antoine Karam, le doyen de Transvrac Montréal-Laval
- 26 NOUVELLES DE LA FORÊT
 - Aide à l'industrie forestière : Une majorité de petits acteurs, dont les transporteurs forestiers, sont exclus
 - Fermeture temporaire de RYAM à Témiscaming : 400 travailleurs mis à pied
 - Tarifs douaniers : davantage de pression sur l'industrie forestière
 - Le Québec subit sa pire épidémie de tordeuses d'épinette en 50 ans
 - La guerre commerciale affecte le prix du bois d'œuvre
- 28 Liste des organismes de courtage en camionnage en vrac
- 29 Camions et inscriptions à vendre
- 30 NOUVELLES DE L'INDUSTRIE
 - L'avenir de la forêt québécoise ne se joue pas uniquement dans les usines!
 - MASKA fait l'acquisition de Kenworth Montréal et PacLease Montréal
 - Les Pneus Beaucerons rejoignent la grande famille Desharnais
 - Paccar continuera de vendre ses moteurs pour poids lourds actuels en 2027

Volume 52, N° 4
AOÛT-SEPTEMBRE 2026

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.*



TOMMY CHARLAND

MOT DU PRÉSIDENT

BESOIN D'INVESTISSEMENTS

La saison des travaux est entamée. Nos premières constatations montrent qu'il y a peu de travail dans la plupart des régions du Québec, avec pour résultat un manque à gagner pour une vaste majorité des camionneurs artisans dans plusieurs zones de courtage du Québec.

En plus des décisions prises par le Gouvernement de retarder et même d'annuler des travaux qui étaient prévus pour l'année 2026, la grève des ingénieurs a un impact dévastateur sur l'économie des régions.

Par surcroît, le Gouvernement refuse d'intervenir pour infirmer la décision prise par la Société des infrastructures du Québec (SQI) de retirer sa clause d'utilisation de camionneurs locaux lors de la réalisation des mandats de construction qui lui sont confiés. Nos interventions dans ce dernier dossier sont demeurées sans réponse de la part des ministres responsables.

SITUATION INACCEPTABLE

Comment un gouvernement qui se donne un plan quinquennal d'investissements peut-il en venir à agir de façon à pénaliser des régions entières réparties sur la plus grande partie du territoire ? L'ANCAI, qui représente plus de 5 000 camionneurs artisans, ne peut accepter un tel comportement.

QUE DOIT FAIRE UN GOUVERNEMENT RESPONSABLE

Un dossier facilement réglable est celui de la SQI. Une décision ministérielle suffirait pour corriger le rejet qu'a fait l'organisme des retombées économiques locales en décidant de retirer sa clause. La SQI se cache derrière une inhabilité qu'elle n'a pas démontrée d'inclure une clause dans ses contrats

et dans ses appels d'offres. Ce geste est d'autant plus surprenant que les camionneurs membres de l'ANCAI ont fourni un excellent service à la SQI de 2009 à 2024.

Aucune plainte à l'encontre de nos services, en provenance de transporteurs d'une autre juridiction ou d'organismes publics du Québec, ne s'est manifestée au cours de ces 15 années.

On croit fermement que cette décision défavorable aux régions est venu des fonctionnaires de la SQI, qui, ce faisant, sont allés à l'encontre de décisions gouvernementales d'inclure une clause dans leurs contrats, qui soumet le transport en vrac dans les marchés publics à la juridiction du système disciplinaire de la Commission des transports du Québec.

Étant en complet désaccord avec la SQI sur sa position selon laquelle elle n'est pas habilitée à inclure une clause dans ses contrats, l'ANCAI a fait parvenir un avis juridique à M. Éric Girard, ministre des Finances et responsable des infrastructures, qui fait la démonstration juridique que la SQI a toujours été et est habilitée à inclure une telle clause dans ses contrats.

En raison du manque d'explications juridiques claires de la part de la SQI, nous comprenons que le dossier est politique et que seule une décision du ministre peut ramener son organisme à l'ordre en le forçant à respecter la politique québécoise en vigueur de la gestion du camionnage en vrac dans les marchés publics.

Nous demandons donc à M. Girard de forcer la SQI à suivre la réglementation en vigueur en introduisant de nouveau les clauses qui garantissent l'utilisation de transporteurs artisans locaux lors de la réalisation des contrats pour lesquels elle a obtenu un mandat du gouvernement.

LE MINISTÈRE DES TRANSPORTS

Il est urgent que le ministère des Transports intervienne favorablement pour régler la situation. Après avoir sabré dans les projets d'investissements visant le maintien et l'amélioration des routes, il n'a pu, après trois ans de négociations, en venir à une entente avec les ingénieurs du gouvernement, ce qui retarde bon nombre de chantiers.

Il est évident que, dans un tel contexte, il sera impossible aux camionneurs artisans de maintenir en tout temps une flotte de plus de 8 000 véhicules disponibles pour les marchés publics. Pourtant, nos services, qui ont démontré leur efficacité, notamment lors d'interventions urgentes et qui ont permis au Ministère d'exercer un contrôle des prix depuis plus de 60 ans, peuvent être considérés comme quasi essentiels.

En 2012, le Ministère, par un document administratif, le Cahier des charges et devis généraux (CCDG), a déréglementé 50 % du transport en vrac dans les marchés publics, allant alors à l'encontre de la volonté gouvernementale qui avait institué l'encadrement sur le courtage en services de camionnage en vrac depuis des décennies. Il a ainsi balayé la juridiction de la CTQ sur cette large portion du camionnage en vrac, ouvrant la porte à la collusion et à la corruption dans ce domaine.

Avant cette date, l'entrepreneur se devait d'offrir le transport qu'il ne pouvait effectuer avec ses propres camions à un organisme titulaire d'un permis délivré par la CTQ. À la suite de ce changement au CCDG, l'entrepreneur est libre d'engager toute entreprise de transport pour effectuer le transport qui lui est dévolu.

Comment justifier qu'un tel changement ait été mis en vigueur à la suite d'une simple décision prise par les fonctionnaires de l'époque, et sans consultation des élus, pour lesquels les retombées économiques locales sont d'une grande importance, comme ce fut le cas pour la SQL.

Dans le contexte actuel d'insuffisance d'investissements dans les infrastructures routières, le Ministère peut et se doit de revenir au CCDG d'avant 2012 et d'imposer aux entrepreneurs d'offrir l'excédent qu'ils ne peuvent effectuer avec leurs propres camions à des organismes de courtage titulaires d'un permis de courtage délivré par la CTQ.

Cette décision est entre les mains de M. Benoît Charrette, ministre des Transports et de la Mobilité durable. Il faut ici rappeler que l'application de l'encadrement sur le courtage est avantageuse pour l'environnement, puisque les camionneurs artisans

demeurent dans la zone où s'effectuent les travaux. Ils n'ont donc pas de longues distances à parcourir pour se rendre au travail.

Ils sont rapidement disponibles et assument eux-mêmes l'acquisition du camion, ses frais de propriété et de maintenance, toutes les dépenses inhérentes à l'exploitation de ces véhicules, ainsi que les frais de courtage découlant de leur répartition.

Concernant les coûts de transport sur les chantiers, défrayés par le donneur d'ouvrage, les camionneurs inscrits au Registre du camionnage en vrac de la CTQ sont exemptés de l'application de la *Loi sur les relations du travail, la formation professionnelle et la gestion de la main-d'œuvre dans l'industrie de la construction*, ce qui représente des économies importantes.

LES ÉLECTIONS

Le 5 octobre 2026, les Québécois seront appelés aux urnes. Il est du devoir de chacun des organismes titulaires d'un permis de courtage délivré par la Commission de communiquer avec les candidats des différents partis politiques durant la campagne électorale. Les candidats et candidates sont disponibles pour écouter leurs citoyens durant cette période. Le but d'un tel exercice est de leur expliquer la situation injuste pour nous et pour les régions, afin d'obtenir leur appui dans notre recherche de respect de la part du futur gouvernement, ce qui pourrait assurer notre rentabilité et la pérennité de nos services.

Je vous encourage à sensibiliser les candidats afin de leur donner la volonté de se battre pour la survie des camionneurs artisans par la mise en place d'une politique efficace d'investissements dans le réseau routier dans toutes les régions du Québec, et de les rendre réceptifs à appuyer l'objectif que la SQL réintroduise dans ses appels d'offres et ses contrats, l'utilisation des camionneurs artisans locaux, inscrits au Registre du camionnage en vrac, lors de la réalisation des travaux qui lui sont confiés.

En terminant, je tiens à vous rappeler que nous sommes en pleine négociation avec le ministère des Transports et de la Mobilité durable en ce qui concerne la modernisation de l'encadrement sur le courtage en services de camionnage en vrac dans les marchés publics. Le soutien des politiciens sera essentiel pour récupérer le travail qui nous a été volé au cours des dernières années. C'est pourquoi nous devons tous nous impliquer dans la prochaine campagne électorale.

Je vous souhaite une bonne fin d'été sous le signe de la prudence.



TOMMY CHARLAND

PRESIDENT'S MESSAGE

NEED FOR INVESTMENTS

The construction season has begun. Our initial findings show that there is little work in most regions of Québec. This has resulted in a loss of income for the vast majority of artisan truckers in several brokerage areas across Québec.

In addition to the government's decisions to delay or even cancel projects scheduled for 2026, the engineers' strike is having a devastating impact on the regional economy.

Furthermore, the government has refused to intervene in the Société des infrastructures du Québec's (SQI) decision to remove the clause requiring the use of local truckers for their construction projects. Our efforts regarding this issue have been met with silence from the relevant ministers.

UNACCEPTABLE SITUATION

How can a government that has adopted a five-year investment plan end up taking actions that penalize entire regions spread across most of the territory? The ANCAI, which represents over 5,000 artisan truck drivers, cannot accept such behaviour.

WHAT A RESPONSIBLE GOVERNMENT SHOULD DO

One easily resolvable issue is that of the SQI. A ministerial decision to reinstate the clause would correct the agency's disregard for local economic benefits. The SQI claims it is unable to include such a clause in its contracts and requests for proposals, but has not demonstrated this. This is all the more surprising given that ANCAI member

truckers provided the SQI with an excellent service from 2009 to 2024.

Over the course of these 15 years, no complaints regarding our services have been received, whether from carriers in other jurisdictions or from public agencies in Québec.

We firmly believe that this detrimental choice to the regions was made by SQI officials who acted contrary to the government's decision to include a clause in their contracts that would subject bulk transportation in public procurement to the jurisdiction of the Commission des transports du Québec's (CTQ) disciplinary system.

The ANCAI sent a legal opinion to Mr. Éric Girard, Minister of Finance and Minister Responsible for Infrastructure, disagreeing entirely with the SQI's position that it lacks the authority to include such a clause in its contracts. The opinion provides a legal demonstration that the SQI has always had — and continues to have — the authority to include such a clause.

In the absence of clear legal explanations from the SQI, we recognize that this is a political issue and that only a ministerial decision can oblige its corporation to comply with Québec's current policy on the management of bulk trucking in public procurement.

We therefore ask Mr. Girard to compel the SQI to comply with current regulations by reintroducing clauses that guarantee the use of local artisan truckers when carrying out contracts for which the SQI has been awarded a government mandate.

THE MINISTRY OF TRANSPORT

The Ministry of Transport must take urgent action to resolve the situation. After cutting investment in projects aimed at maintaining and improving roads, the Ministry has been unable to reach an agreement with government engineers after three years of negotiations, which has delayed a number of construction projects.

Under these circumstances, it is clear that it will be impossible for artisan truckers to maintain a fleet of over 8,000 vehicles for public contracts at all times. Yet our services, which have proven their effectiveness — particularly during emergency responses — and have enabled the Ministry to exercise price control for over 60 years, can be considered virtually essential.

In 2012, the Ministry deregulated 50% of bulk transportation in public contracts through an administrative document, the *Cahier des charges et devis généraux* (CCDG – Plans and Specifications), thereby going against the government's long-standing policy of regulating brokerage in bulk trucking services, which had been in place for decades. This effectively stripped the CTQ of its jurisdiction over this large portion of the trucking sector, opening the door to collusion and corruption.

Prior to that date, the contractor was required to award any transportation services that could not be performed using its own trucks to an organization holding a permit issued by the CTQ. Following this change to the CCDG, however, the contractor is free to hire any transportation company to perform the assigned services.

Can such a change be justified when it was implemented following a decision made by civil servants without consulting elected officials, for whom local economic benefits are of great importance, as was the case with the SQI?

In light of the current lack of investment in road infrastructure, the Ministry can and must revert to the pre-2012 CCDG and require contractors to offer any excess volume they cannot handle with their own trucks to brokerage organizations holding a licence issued by the CTQ.

The decision rests with Mr. Benoît Charrette, the Minister of Transport and Sustainable Mobility. It is important to note that enforcing the brokerage regulations benefits the environment since

artisan truckers stay in the area where the work is being carried out. They therefore do not have to travel long distances to get to work.

They are readily available and personally bear the costs of acquiring the trucks, as well as the ownership and maintenance expenses and all other operating costs. They also cover the brokerage fees resulting from their dispatching.

Regarding transport costs to worksites, which are covered by the project owner, truckers listed in the CTQ's Bulk Trucking Register are exempt from the *Act Respecting Labour Relations, Vocational Training and Workforce Management in the Construction Industry*, resulting in significant savings.

THE ELECTIONS

On October 5, 2026, Quebecers will go to the polls. Every organization holding a brokerage permit issued by the CTQ is duty-bound to engage with candidates from the various political parties during the election campaign. Candidates are available to listen to their constituents during this period. The aim is to explain the current situation, which is unfair to us and the regions, and secure their support in our quest for respect from the future government. This will ensure our profitability and the long-term viability of our services.

I encourage you to raise awareness among the candidates and inspire them to fight for the survival of artisan truckers by implementing an effective policy to invest in road networks across all regions of Québec. We must also encourage them to support the goal of having the SQI include local artisan truckers again — specifically those listed in the Bulk Trucking Register — in calls for tenders and contracts for projects under its purview.

Finally, I would like to remind you that we are currently negotiating with the Ministry of Transport and Sustainable Mobility regarding the modernization of regulations governing bulk trucking brokerage in public procurement. Political support will be essential to reclaiming the work we have lost in recent years. This is why we must all participate in the upcoming election campaign.

I wish you a safe and enjoyable end to the summer.



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

LEVER LA BENNE, SANS BAISSER LA GARDE

La sécurité lors du transport de produits en vrac ne se limite pas à la route. Si la circulation, la fatigue et l'entretien mécanique demeurent des enjeux importants, plusieurs incidents surviennent plutôt lors d'une opération pourtant routinière : le déchargement de la benne.

Chaque année, des conducteurs expérimentés sont impliqués dans des incidents de renversement lors du basculement de la benne. Ces événements peuvent entraîner des blessures graves pour le conducteur et les personnes autour, ainsi que des dommages matériels importants. La plupart du temps, l'accident résulte d'une combinaison de facteurs qui, pris individuellement, peuvent sembler anodins. C'est d'ailleurs ce qui rend ce type d'accident particulièrement insidieux : le danger n'est pas toujours évident jusqu'au moment où la stabilité du véhicule est compromise.

Lorsqu'une benne se soulève, le centre de gravité du véhicule augmente considérablement. Plus l'angle de levage est élevé, plus la stabilité latérale du camion diminue. À ce moment, le moindre déséquilibre peut devenir critique :

- Terrain légèrement en pente ;
- Sol affaissé ou insuffisamment compacté ;
- Accumulation de matériaux dans un côté de la benne ;
- Mouvement brusque du camion ;
- Rafale de vent.

Un camion parfaitement stable au sol peut devenir vulnérable quelques secondes plus tard lorsque sa benne atteint plusieurs mètres de hauteur. Même une pente minime peut devenir problématique lorsque la benne est complètement soulevée. Cette réalité explique pourquoi certaines situations qui semblent acceptables à première vue peuvent rapidement devenir dangereuses lors du levage.

Une surface qui paraît solide peut également céder sous le poids combiné du véhicule et de la charge. Durant les périodes de gel et de dégel, ce risque augmente de manière significative. Avant chaque déchargement, le conducteur devrait prendre quelques secondes pour évaluer :

- L'horizontalité du terrain ;
- La fermeté du sol ;
- La présence d'ornières ou d'affaissements ;

- La présence de personnes,
- La présence d'obstacles,
- La force du vent.

Cette courte évaluation peut faire la différence entre une opération sécuritaire et un accident majeur. Quelques secondes de prudence peuvent éviter des conséquences graves.

La répartition de la charge joue également un rôle important dans la stabilité du véhicule. Une charge mal répartie peut créer un déséquilibre qui ne deviendra apparent qu'au moment du déchargement. Certains matériaux ont aussi tendance à se déplacer ou à se compacter pendant le transport, modifiant ainsi le centre de gravité de la charge.

Des signes à surveiller

Un renversement survient rarement sans avertissements. Certains signes devraient immédiatement inciter le conducteur à interrompre l'opération, par exemple :

- La benne semble pencher d'un côté ;
- Le véhicule se déplace légèrement ;
- Une roue se soulève ;
- La charge ne descend pas uniformément ou colle sur les parois ;
- Le sol montre des signes d'affaissement.

Ces indices peuvent sembler mineurs, mais ils constituent souvent les derniers avertissements avant une perte de stabilité. Lorsqu'une situation paraît inhabituelle, il vaut mieux interrompre l'opération, abaisser la benne et prendre le temps d'évaluer les risques plutôt que de poursuivre le déchargement. La pression opérationnelle peut parfois inciter les travailleurs à vouloir terminer rapidement. Pourtant, quelques minutes gagnées ne justifient jamais la prise de risques inutiles. Un arrêt préventif ou une vérification supplémentaire peut sembler contraignant sur le moment, mais il constitue souvent la meilleure décision pour éviter un accident.

En matière de renversement, ce sont souvent les petits détails qui font toute la différence. Une légère pente, un sol fragilisé ou une charge qui ne descend pas normalement peuvent transformer une opération de routine en un accident majeur. La prévention repose avant tout sur l'observation, la prudence et la capacité à reconnaître les signes de danger avant qu'il ne soit trop tard. Lorsque les conditions ne semblent pas adéquates, la meilleure décision est souvent la plus simple : arrêter, réévaluer et reprendre le travail en toute sécurité.

monANCAI : Une idée devenue réalité

Si la plateforme monANCAI est aujourd'hui un outil technologique incontournable pour notre réseau, son histoire a débuté bien loin des bureaux et des écrans.

Une étincelle en plein cœur de la forêt

L'aventure remonte à juillet 2015. C'est lors d'un long trajet vers le lac Touladi, au nord du Lac-Saint-Jean, qu'une discussion inspirée entre Stéphan Bolduc, directeur de la Région 03, et Mathieu Lachance, développeur informatique senior, a fait germer une idée audacieuse : concevoir un outil capable de moderniser et d'optimiser l'affectation des camions via une application.

D'un projet régional à un déploiement provincial

Le concept passe progressivement de la théorie à la pratique. En octobre 2015, les premières présentations officielles ont lieu auprès du conseil d'administration de la Région 03. Peu après, un budget exploratoire est accordé par le CA de la Région 03.

Les premiers résultats sont prometteurs et confirment rapidement un potentiel bien plus vaste : celui d'une plateforme transactionnelle déployable à l'échelle provinciale.

En février 2016, l'initiative est soumise à l'ANCAI. Convaincue par la pertinence du projet, l'ANCAI accepte rapidement de le financer. On attribue alors au projet le nom « monANCAI ». Cette nouvelle aventure est dévoilée à l'ensemble de la province le 30 avril 2016, lors d'une présentation qui fait grand bruit au congrès marquant le 50^e anniversaire de l'ANCAI au Centre Sheraton de Montréal.



Stéphan Bolduc et Mathieu Lachance.

Une équipe solide et un sentiment d'appartenance unique

Mathieu Lachance, d'abord consultant externe, puis chargé de projet à temps plein de 2018 à 2021, assure le choix de l'architecture logicielle, ainsi que la sélection et la coordination de l'équipe de programmeurs qui rejoindra graduellement le projet au fil des ans. Deux étudiants en informatique du Cégep de Sainte-Foy sont d'abord recrutés, dont Anthony Bouchard qui, malgré son jeune âge, fait figure de doyen avec ses dix années d'expérience dans cette équipe qui réunit aujourd'hui six programmeurs, dont cinq travaillent à temps plein.

Regard vers l'avenir

Ce qui a commencé par une simple conversation sur une route forestière incarne aujourd'hui le dynamisme et la capacité d'innovation de l'ANCAI. La plateforme monANCAI demeure le reflet d'une vision collective tournée vers l'efficacité et le service aux membres.

INFOLETTRE

Exclusive aux membres de l'ANCAI

ABONNEZ-VOUS MAINTENANT *

S'ABONNER

* Si vous recevez déjà l'infolettre en tant que membre de l'ANCAI, il n'est pas nécessaire de vous abonner.

LES VÉTÉRANS DE L'ANCAI

LES MEMBRES DE L'ANCAI DEPUIS 40 ANS ET PLUS QUI SONT ENCORE ACTIFS

PREMIÈRE PARTIE : LES MEMBRES DEPUIS 46 ANS ET PLUS.

À venir en octobre : les membres de 40 à 45 ans

par Alain Simard

L'ANCAI célèbre son 60^e anniversaire en 2026. *La Voix du Vrac* profite de cette occasion pour mettre en évidence les camionneurs encore actifs qui sont membres de l'ANCAI depuis plus de 40 ans.

Comme vous pourrez le constater, il y a encore plusieurs membres actifs qui étaient présents lorsque l'Association des camionneurs artisans de leur comté a rejoint l'ANCAI. Bien que l'ANCAI ait été fondée en 1966, les Associations de comtés ont rallié graduellement l'ANCAI entre 1966 et 1972. Une quarantaine de comtés avaient rejoint l'ANCAI en 1970, comparativement à 76 au début de 1972. Les territoires des comtés ont été transformés en zones de courtage lors de la création des sous-postes en 1980.

Étant donné le nombre élevé de vétérans encore actifs, nous avons choisi de les répartir dans deux éditions de *La Voix du Vrac*. Dans ce numéro, nous vous présentons 65 vétérans membres de l'ANCAI depuis 46 à 59 ans. En octobre, les vétérans de 40 à 45 ans suivront.

Nous avons tenté de rejoindre le plus de vétérans possible, mais il y a sûrement eu des oublis. Si vous êtes un vétéran de l'ANCAI depuis 40 ans et plus et que vous n'avez pas été contacté, c'est avec plaisir que nous vous mentionnerons dans l'édition d'octobre-novembre. Vous devez conduire encore votre camion à temps plein ou occasionnellement. Il suffit de nous faire parvenir par courriel à revue@ancai.com les informations suivantes :

- nom :
- âge ;
- membre de l'ANCAI depuis quelle année :
- nom de la zone courtage :
- lieu de résidence :
- nombre d'inscriptions :
- marque et année du premier camion :
- marque et année du ou des camions actuels :

Nous aimerions également avoir une photo de vous prise à côté de votre camion.



JEAN-YVES LABERGE, 82 ans
Membre depuis **59 ans (1967)**
Zone : Chicoutimi (région 02)
Résidence : Chicoutimi
Nombre d'inscriptions : 1

1^{er} camion : International 1964
Camion actuel : Western 2023
Pionnier de l'Association des camionneurs du comté de Chicoutimi.



JOSEPH SAVARD, 83 ans
Membre depuis **59 ans (1967)**
Zone : Chicoutimi (région 02)
Résidence : Chicoutimi
Nombre d'inscriptions : 1

1^{er} camion : Ford 800 1967
Camion actuel : International 2005
Pionnier de l'Association des camionneurs du comté de Chicoutimi.



PHILIPPE DUBÉ, 85 ans
 Membre depuis **57 ans** (1969)
 Zone: Témiscouata (région 03)
 Résidence: Saint-Louis-du-Ha! Ha!
 Nombre d'inscriptions : 2

1^{er} camion: Ford 800 1967
 Camion actuel: Western Star 2024,
 Peterbilt 2019
 Fait partie des fondateurs de son
 Association de comté en 1969



GAÉTAN BERTHELOT, 83 ans
 Membre depuis **56 ans** (1970)
 Zone: Gaspé-Sud (région 01)
 Résidence: Percé
 Nombre d'inscriptions : 1

Camion actuel:
 International Eagle 2000
 (Photo de 2015)



RÉGIS BOUCHARD, 74 ans
 Membre depuis **56 ans** (1970)
 Zone: Roberval (région 02)
 Résidence: Saint-Félicien
 Nombre d'inscriptions : 1

Premier camion: Ford 1970
 Camion actuel: Volvo VNL 2023



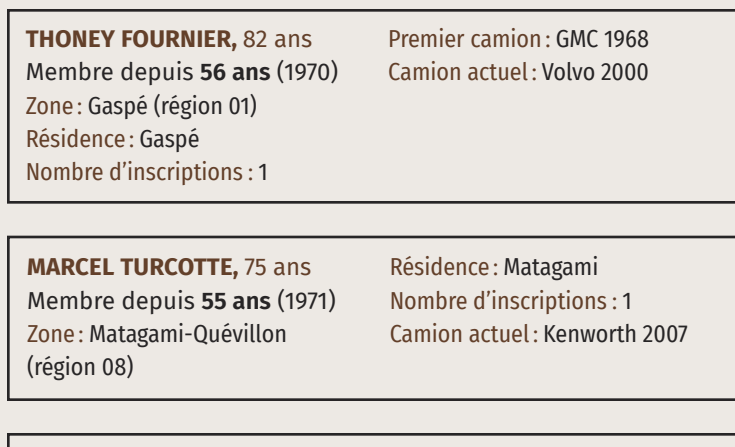
BERTRAND DUBÉ, 92 ans
 Membre depuis **56 ans** (1970)
 Zone: Rimouski (région 01)
 Résidence: Saint-Mathieu-de-Rieux
 Nombre d'inscriptions : 1

1^{er} camion: Inter 6 roues 1964
 Camion actuel: Freightliner 2004
 Doyen de l'ANCAI



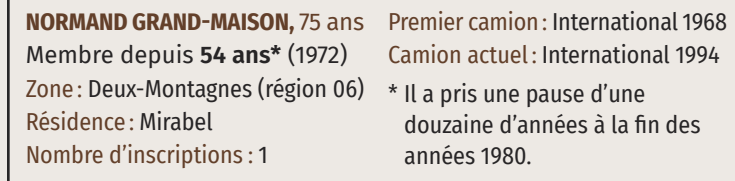
JEAN-YVES ROUSSEAU, 80 ans
 Membre depuis **56 ans** (1970)
 Zone: Sept-Îles (région 09)
 Résidence: Sept-Îles
 Nombre d'inscriptions : 1

1^{er} camion: Ford 1970
 Camion actuel: Inter 9900 2018



THONEY FOURNIER, 82 ans
 Membre depuis **56 ans** (1970)
 Zone: Gaspé (région 01)
 Résidence: Gaspé
 Nombre d'inscriptions : 1

Premier camion: GMC 1968
 Camion actuel: Volvo 2000



MARCEL TURCOTTE, 75 ans
 Membre depuis **55 ans** (1971)
 Zone: Matagami-Quévillon
 (région 08)

Résidence: Matagami
 Nombre d'inscriptions : 1
 Camion actuel: Kenworth 2007



NORMAND GRAND-MAISON, 75 ans
 Membre depuis **54 ans*** (1972)
 Zone: Deux-Montagnes (région 06)
 Résidence: Mirabel
 Nombre d'inscriptions : 1

Premier camion: International 1968
 Camion actuel: International 1994
 * Il a pris une pause d'une
 douzaine d'années à la fin des
 années 1980.



LÉOPOLD DELISLE, 75 ans
Membre depuis **54 ans** (1972)
Zone: Lotbinière (région 03)
Résidence: Saint-Apollinaire
Nombre d'inscriptions : 1

1^{er} camion: Mack 1968
Camion actuel: Kenworth 2010



MICHEL DINNIGAN, 71 ans
Membre depuis **54 ans** (1972)
Zone: Châteauguay-Huntingdon (région 06)
Résidence: Sainte-Clotilde

Nombre d'inscriptions : 2
1^{er} camion: Chevrolet 1972
Camions act.: Kenworth T800 2009
Freightliner semi 2004
Photo 2017



ALAIN DUBÉ, 72 ans
Membre depuis **54 ans** (1972)
Zone: Rimouski (région 01)
Résidence: Mont-Joli
Nombre d'inscriptions : 1

1^{er} camion: GMC 1967
Camion actuel: Kenworth W900 2000



YVES DUPRAS, 76 ans
Membre depuis **54 ans** (1972)
Zone: Vaudreuil-Soulanges (région 06)
Résidence: Sainte-Marthe

Nombre d'inscriptions : 3
1^{er} camion: Inter Loadstar 1970 393
Camions actuels: Kenworth 2022
Kenworth 2026
Inter 2025



MAURICE GAGNÉ
Membre depuis **54 ans** (1972)
Zone: Abitibi-Ouest (région 08)
Résidence: Macamic
Nombre d'inscriptions : 1

1^{er} camion: Ford L 8000 1973
Camion actuel: Western Star 2004



GASTON HÉNAULT, 78 ans
Membre depuis **54 ans** (1972)
Zone: Matagami-Quévillon (rég.08)
Résidence: Matagami
1^{er} camion: Ford 1960

Camion actuel: Western Star 2010
Il a travaillé dans la construction de routes à la Baie-James au début des années 1970. Il travaille encore à LG3 7 jours par semaine.



GÉRALD MARCIL, 83 ans
Membre depuis **54 ans** (1972)
Zone: Verchères (région 06)
Résidence: Carignan
Nombre d'inscriptions :1

1^{er} camion: Dodge 10 roues 1963 210
Camion actuel: Sterling STE 2005
Membre depuis la fondation de
l'Association de Verchères.
Photo de 2017 (camion Inter 1990)



YVES AUDET, 73 ans
Membre depuis **54 ans** (1972)
Zone: Abitibi-Ouest (région 08)
Résidence: La Sarre

Nombre d'inscriptions : 1
1^{er} camion: Ford 1972
Camion act.: Western Star 4900 2020



VITAL SAVARD, 74 ans
Membre depuis **54 ans** (1972)
Zone: Chicoutimi (région 02)
Résidence: Chicoutimi
Nombre d'inscriptions : 1

1^{er} camion: GMC 6 roues 1968
Camion actuel: Mack 600 1998

JEAN-YVES BOULIANNE, 72 ans
Membre depuis **53 ans** (1973)
Zone: Abitibi-Est (région 08)
Résidence: Val-d'Or
Nombre d'inscriptions : 1

Premier camion: Ford 6 roues 1967
Camion actuel: Western Star
4900SA 2010

FRANCE TREMBLAY, 76 ans
Membre depuis **50 ans** (1976)
Zone: Dubuc-Nord (région 02)
Résidence: Saint-Honoré
Nombre d'inscriptions : 1

Premier camion: GMC 1965
Camion actuel: Ford L9000 1991



FRANÇOIS CÔTÉ, 72 ans
Membre depuis **53 ans** (1973)
Zone: Brome (région 05)
Résidence: Sutton
Nombre d'inscriptions : 1

1^{er} camion: Inter LoadStar 1973 392
Camion actuel: Kenworth 2011



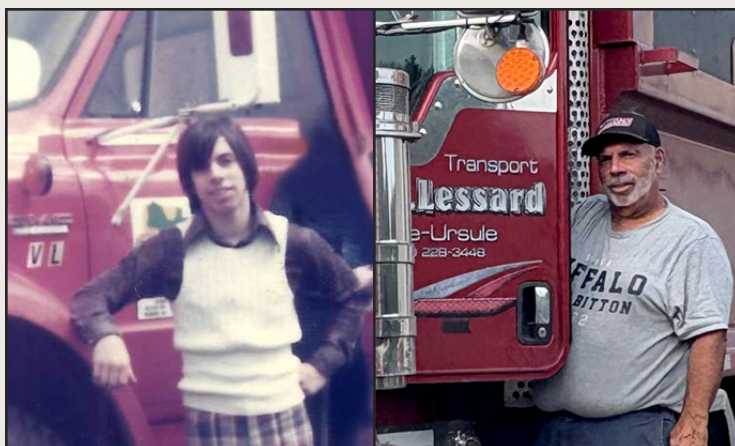
MARCEL DUFOUR, 74 ans
Membre depuis **53 ans** (1973)
Zone: Charlevoix (région 03)
Résidence: La Malbaie
Nombre d'inscriptions : 1

1^{er} camion: Dodge 1973
Camion actuel: Volvo VN 2025



KEITH FRASER, 81 ans
Membre depuis **53 ans** (1973)
Zone: Pontiac (région 07)
Résidence: Pontiac, secteur Quyon
Nombre d'inscriptions : 1

1^{er} camion: Chevrolet 1957 6 roues
Camion actuel: Mack 1980
(acheté neuf en 1980)



JEAN LESSARD, 67 ans
Membre depuis **53 ans** (1973)
Zone: Maskinongé (région 04)
Résidence: Sainte-Ursule
Nombre d'inscriptions : 2

1^{er} camion: GMC 1972 427 hp
Camion actuel: Kenworth T800 2010
Son père Victorin fait partie des fondateurs de l'Association du comté de Maskinongé.



RICHARD MICHAUD, 74 ans
Membre depuis **53 ans** (1973)
Zone: Rimouski (région 01)
Résidence: Rimouski
Nombre d'inscriptions : 1

1^{er} camion: Ford L 8000 1972
Camion actuel: Western Star 2016



MAURICE MORIN, 81 ans
Membre depuis **53 ans** (1973)
Zone: Pontiac (région 07)
Résidence: Campbell's Bay
Nombre d'inscriptions : 2

1^{er} camion: GMC 1972
Camion actuel: Western Star 2010



CAROL GAGNÉ, 78 ans
Membre depuis **52 ans** (1974)
Zone: Dubuc-Nord (région 02)
Résidence: St-David-de-Falardeau
Nombre d'inscriptions : 1

1^{er} camion: Ford 800 1974
Camion actuel: Mack 700 2004



RAYMOND HALMILTON, 76 ans
Membre depuis **52 ans** (1974)
Zone: Gaspé-Sud (région 01)
Résidence: Pabos (Chandler)
Nombre d'inscriptions : 1

1^{er} camion: Ford 1974
Camion actuel: Kenworth 1996



RÉJEAN MARTEL, 70 ans
 Membre depuis **52 ans** (1974)
 Zone: Portneuf (région 03)
 Résidence: Sainte-Catherine-de-la-Jacques-Cartier

Nombre d'inscriptions : 1
 1^{er} camion: International 1967 345
 Camion actuel: Volvo VHD 2022
 Son père Lionel et son oncle Léger ont été des pionniers du sous-poste.



RICHARD NICOLAS, 73 ans
 Membre depuis **52 ans** (1974)
 Zone: Gaspé-Sud (région 01)
 Résidence: Cap-D'Espoir (Percé)
 Nombre d'inscriptions : 1

1^{er} camion: Chevrolet 1974
 Camion actuel: Volvo 2001



GAÉTAN BOUCHARD, 76 ans
 Membre depuis **51 ans** (1975)
 Zone: Roberval (région 02)
 Résidence: Saint-Edmond-les-Plaines

Nombre d'inscriptions : 1
 1^{er} camion: GMC 1974
 Camion actuel: Mack 2002



JEAN-CLAUDE DUCHARME, 79 ans
 Membre depuis **51 ans** (1975)
 Zone: Abitibi-Est (région 08)
 Résidence: Val-d'Or
 Nombre d'inscriptions : 1

1^{er} camion: Chevrolet 1972 424 hp
 Camion actuel: International 1990
 Photo 2018



HERMAN GAGNÉ, 73 ans
 Membre depuis **51 ans** (1975)
 Zone: Baie-Comeau (région 09)
 Résidence: Chute-Aux-Outardes
 Nombre d'inscriptions : 1

1^{er} camion: Mack RD-600 1967
 Camion actuel: Western Star 2018



DANIEL LESSARD, 70 ans
 Membre depuis **51 ans** (1975)
 Zone: Maskinongé (région 04)
 Résidence: Louiseville
 Nombre d'inscriptions : 1

1^{er} camion: Chevrolet 1967, 10 roues
 Camion actuel: Kenworth T800 2011
 Son père Bertrand fait partie des fondateurs de l'Association du comté de Maskinongé.



GHISLAIN BÉNARD, 72 ans
Membre depuis **50 ans** (1976)
Zone: Îles-de-la-Madeleine
(Région 01)
Résidence: Îles-de-la-Madeleine

Nombre d'inscriptions : 1
1^{er} camion: Fargo 1972
Camion actuel: Peterbilt 2010



DENIS CARRIÈRES, 69 ans
Membre depuis **50 ans** (1976)
Zone: Deux-Montagnes (région 06)
Résidence: Saint-Placide
Nombre d'inscriptions : 1

1^{er} camion: International 1975
Camion actuel: Mack 2023



PAUL-ARTHUR DESROSIERS, 77 ans
Membre depuis **50 ans** (1976)
Zone: Dubuc-Nord (région 02)
Résidence: Saint-Honoré
Nombre d'inscriptions : 1

1^{er} camion: Ford 9000 1976
Camion actuel: Mack 700 2007



OSCAR GEMME, 71 ans
Membre depuis **50 ans** (1976)
Zone: Verchères (région 06)
Résidence: Saint-Amable
1^{er} camion: GMC 427 1972

Camion actuel: Western Star 2020
Il était présent lorsque son association a rejoint l'ANCAI en 1972.
Il conduisait alors le camion de son père.



GILLES LAPIERRE, 74 ans
Membre depuis **50 ans** (1976)
Zone: Sept-Îles (région 09)
Résidence: Sept-Îles
Nombre d'inscriptions : 1

1^{er} camion: Ford LT8000
Camion actuel: Kenworth T800 1994



JEAN-GUY MAJOR, 77 ans
Membre depuis **50 ans** (1976)
Zone: Deux-Montagnes (région 06)
Résidence: Mirabel
Nombre d'inscriptions : 1

1^{er} camion: GMC 1972 427 hp
Camion actuel: Freightliner M2 2004
Photo 2017



JEAN-FRANÇOIS ROBERGE, 68 ans
Membre depuis **49 ans** (1977)
Zone : Lévis (région 03)
Résidence : Lévis
Nombre d'inscriptions : 1



JOCELYN BELLERIVE, 67 ans
Membre depuis **48 ans** (1978)
Zone : Grand Shawinigan (région 04)
Résidence : Charette
Nombre d'inscriptions : 2



RICHARD BUTEAU, 67 ans
Membre depuis **48 ans** (1978)
Zone : Lévis (région 03)
Résidence : Lévis
Nombre d'inscriptions : 1



JACQUES NADEAU, 70 ans
Membre depuis **48 ans** (1978)
Zone : Sherbrooke (région 05)
Résidence : Ascot Corner
Nombre d'inscriptions : 1



BERTRAND BÉGIN, 66 ans
Membre depuis **48 ans** (1978)
Zone : Témiscouata (région 03)
Résidence : Témiscouata-sur-le-Lac
1^{er} camion : Chevrolet Chevy 1972
Camion actuel : Western Star 2022
Son père, Bertrand, a été l'un des fondateurs de l'association du comté en 1969. Aidé de sa conjointe, Marie-Jeanne Gagnon, ils ont été tour à tour président, directeur et secrétaire pendant plus de 30 ans.

GASTON BERNIER, 79 ans
Membre depuis **49 ans** (1977)
Zone : Outaouais (région 07)
Résidence : La Pêche
Nombre d'inscriptions : 3
Premier camion : GMC 6 roues 1969
Camion actuel : International 2004,
International 2006,
Peterbilt 2004

BERTRAND GOUPIL, 79 ans
Membre depuis **49 ans** (1977)
Zone : Taillon (région 06)
Résidence : Longueuil
Nombre d'inscriptions : 1
Premier camion : Ford 1975
Camion actuel : Kenworth 2012



JEAN-PIERRE PARÉ, 66 ans
 1^{er} camion: Ford 1974 225 hp
 Membre depuis **48 ans** (1978) Camion actuel: Western Star 2018
 Zone: Sherbrooke (région 05)
 Résidence: Compton
 Nombre d'inscriptions: 1



ROSAIRE SAVARD, 79 ans
 1^{er} camion: Chevrolet 1975
 Membre depuis **48 ans** (1978) Camion actuel: Freightliner 2015
 Zone: Charlevoix (région 03)
 Résidence: La Malbaie
 Nombre d'inscriptions: 1



GERVAIS TREMBLAY, 67 ans
 1^{er} camion: International 1975
 Membre depuis **48 ans** (1978) Camion actuel: Mack SS 2021
 Zone: Charlevoix (région 03)
 Résidence: Saint-Aimé-des-Lacs
 Nombre d'inscriptions: 1



ROGER BROUILLETTE, 71 ans
 1^{er} camion: Dodge 1973 diesel
 Membre depuis **47 ans** (1979) Camions actuels: Peterbilt 2009, plusieurs Kenworth
 Zone: Champlain (région 04)
 Résidence: Saint-Stanislas
 Nombre d'inscriptions: 4



PIERRE POISSANT, 67 ans
 1^{er} camion: Inter Loadstar 1700 1970
 Membre depuis **47 ans** (1979) Camion actuel: Western Star 4700 SF 2018
 Zone: Laprairie-Napierville (région 06)
 Résidence: Brossard
 Nombre d'inscriptions: 1

GEORGES NOËL, 80 ans
 Membre depuis **47 ans** (1979)
 Zone: Beauharnois-Salaberry (région 06)
 Résidence: Saint-Louis-de-Gonzague
 Nombre d'inscriptions: 1
 1^{er} camion: International 1979
 Camion actuel: Western Star 2020

JACQUES VEILLEUX, 75 ans
 Membre depuis **47 ans** (1979)
 Zone: Beauce-Sud (région 03)
 Résidence: Saint-Georges
 Nombre d'inscriptions: 1
 Premier camion: International 1978
 Camion actuel: Kenworth T800 2010



RÉJEAN PRONOVOST, 73 ans
 1^{er} camion: Ford 9000
 Membre depuis **47 ans** (1979) Camion actuel: Mack 2019
 Zone: Trois-Rivières (région 04) Kenworth 2008
 Résidence: Trois-Rivières
 Nombre d'inscriptions : 2



GAÉTAN TURCOTTE, 65 ans
 1^{er} camion: Dodge 1973
 Membre depuis **47 ans** (1979) Camion actuel: Western Star 2025,
 Zone: Beauce-Nord (région 03) Kenworth 2011,
 Résidence: Saint-Elzéar International 2013
 Nombre d'inscriptions : 3



ROY BLAIS, 70 ans
 1^{er} camion: Chevrolet 1980 427
 Membre depuis **46 ans** (1980) Camion actuel: Mack 600 2005
 Zone: Bonaventure (région 01) Sterling 2007
 Résidence: Paspébiac
 Nombre d'inscriptions : 2



DANIEL BOURGOIN, 64 ans
 Nombre d'inscriptions : 1
 Membre depuis **46 ans** (1980) 1^{er} camion: GMC 1974
 Zone: Vaudreuil-Soulanges Camion actuel: Kenworth T800 2006
 (région 06)
 Résidence: Saint-Polycarpe



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 MONITORÉ

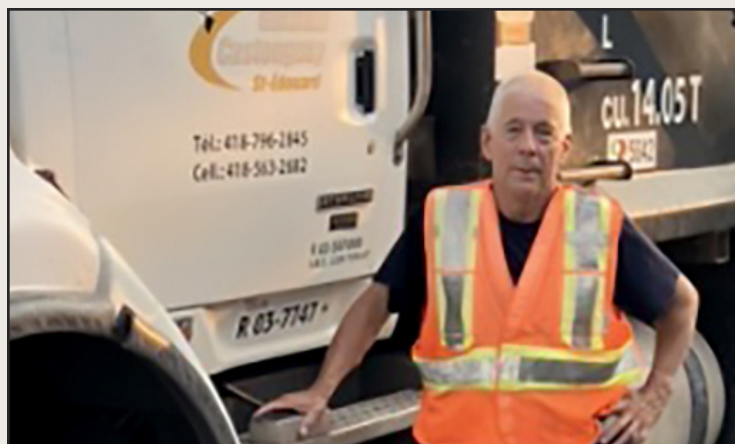


info@cleralcanada.com | www.cleralcanada.com | 866 898-6262



ALAIN CARRIÈRES, 64 ans
Membre depuis **46 ans** (1980)
Zone: Deux-Montagnes (région 06)
Résidence: Mirabel
Nombre d'inscriptions : 1

1^{er} camion: Western Star 1978
Camion actuel: Mack 2016



GHISLAIN CASTONGUAY, 69 ans
Membre depuis **46 ans** (1980)
Zone: Lotbinière (région 03)
Résidence: Saint-Édouard-de-Lotbinière
Nombre d'inscriptions : 1
1^{er} camion: Ford 900 1976
Camion actuel: Ford Sterling 2009



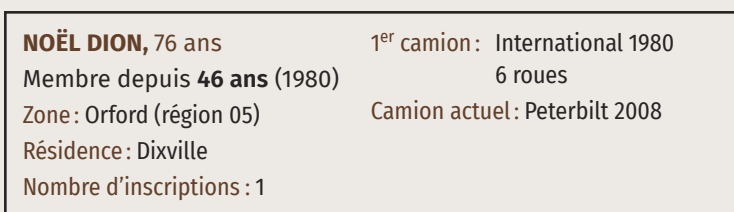
DOMINIQUE JODOIN, 67 ans
Membre depuis **46 ans** (1980)
Zone: Saint-Hyacinthe (région 06)
Résidence: Saint-Hyacinthe
Nombre d'inscriptions : 1

1^{er} camion: International 1980
Camion actuel: Western Star 2014



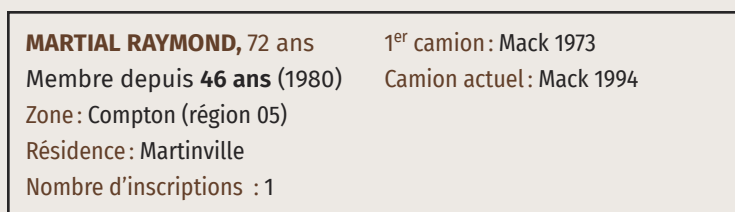
HERVÉ MINIER
Membre depuis **46 ans** (1980)
Zone: Dubuc-Sud (région 02)
Résidence: La Baie (Saguenay)
Nombre d'inscriptions : 1

1^{er} camion: Fargo 1969
Camion actuel: Kenworth T880 2024



NOËL DION, 76 ans
Membre depuis **46 ans** (1980)
Zone: Orford (région 05)
Résidence: Dixville
Nombre d'inscriptions : 1

1^{er} camion: International 1980
6 roues
Camion actuel: Peterbilt 2008



MARTIAL RAYMOND, 72 ans
Membre depuis **46 ans** (1980)
Zone: Compton (région 05)
Résidence: Martinville
Nombre d'inscriptions : 1

1^{er} camion: Mack 1973
Camion actuel: Mack 1994

À VENIR DANS LA REVUE D'OCTOBRE-NOVEMBRE LES MEMBRES ACTIFS DEPUIS 40 À 45 ANS

Si vous êtes un vétéran de l'ANCAI depuis 40 ans et plus encore actif et que vous n'avez pas été contacté, c'est avec plaisir que nous vous mentionnerons dans l'édition d'octobre-novembre. Il suffit de nous faire parvenir vos informations par courriel à revue@ancai.com

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.



Dispositif de consignation électronique (DCE)
Offre exclusive
ancai.attrix.ca



ASSURANCES DE DOMMAGES POUR LES CAMIONS
Éric LaBrecque
418-425-1287



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



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



LE PLAN PRÉFÉRENTIEL



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



Rabais du manufacturier de **2000 \$ US** à l'achat d'un modèle T880 ou W990



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



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



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



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).



LES ASSURANCES : LA NOUVELLE VARIABLE DE LA RENTABILITÉ EN CAMIONNAGE EN VRAC

Pendant longtemps, les entrepreneurs en camionnage en vrac ont surveillé principalement le prix du carburant, les coûts d'entretien et les salaires. Aujourd'hui, un quatrième pose budgétaire exerce une pression croissante sur les marges: les assurances.

Dans plusieurs segments du transport lourd, les primes d'assurance ont augmenté de façon marquée au cours des dernières années, sous l'effet de la hausse du coût des réclamations, de la valeur grandissante des équipements et d'un environnement juridique et réglementaire plus complexe. Les coûts d'exploitation, dont les assurances, figurent aujourd'hui parmi les principales préoccupations des transporteurs nord-américains (mynatsa.org, ryder.com).

QUAND UN SEUL SINISTRE EFFACE LES PROFITS D'UNE ANNÉE

Pour plusieurs entreprises de vrac, une seule collision majeure peut avoir des conséquences qui dépassent largement le coût de la réparation.

Une prime révisée à la hausse, une franchise plus élevée ou encore une couverture restreinte: les effets se font sentir pendant plusieurs années. Dans un marché où les marges sont souvent serrées, la

performance en matière de sécurité se lit directement dans les résultats financiers.

La question n'est plus seulement: «Combien coûte mon assurance?»

Elle devient: «Quel est le coût réel du risque dans mon entreprise?»

LA SÉCURITÉ COMME STRATÉGIE FINANCIÈRE

De plus en plus, les assureurs s'intéressent aux pratiques de gestion des transporteurs:

- programmes de formation des chauffeurs;
- caméras embarquées;
- systèmes télématiques;
- suivi GPS;
- politiques de prévention;
- dossiers de conduite.

Les technologies de gestion de flotte et de sécurité prennent d'ailleurs une place croissante dans le transport lourd, notamment pour réduire les incidents et resserrer le contrôle des opérations (mynatsa.org, ryder.com).

Pour bien des entrepreneurs, investir dans la prévention coûte moins cher qu'absorber les conséquences d'une hausse importante des primes.

**NE PERDEZ PAS
VOTRE POIDS
DE VUE...**

25250 kg

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™

3

RMT

1 866 233-9722 | rmtequip.com

UNE RÉALITÉ PARTICULIÈRE POUR LE VRAC

Le camionnage en vrac cumule des expositions propres à son secteur :

- circulation sur les chantiers;
- manœuvres fréquentes;
- proximité à la machinerie lourde;
- conditions routières difficiles;
- opérations hivernales.

Ces réalités obligent les transporteurs à maintenir des standards de sécurité élevés afin de préserver leur assurabilité et leur compétitivité.

UN AVANTAGE CONCURRENTIEL MÉCONNU

Demain, l'écart entre deux entreprises ne se mesurera peut-être pas seulement par le nombre de camions ou le volume transporté.

Il pourrait se mesurer à trois éléments :

- le dossier de sécurité;
- l'historique de réclamations;
- la capacité à démontrer une gestion rigoureuse des risques.

Les entreprises qui maîtrisent leur sinistralité pourraient profiter d'un avantage concurrentiel important, alors que celles qui accumulent les incidents risquent de voir leurs coûts d'assurance gruger une part croissante de leurs profits.

LES AVANTAGES DE NOTRE PROGRAMME D'ASSURANCE POUR LES TRANSPORTEURS EN VRAC

Dans un contexte où la rentabilité est plus importante que jamais, notre programme d'assurance a été conçu spécialement pour répondre aux réalités du camionnage en vrac et aider les entrepreneurs à maintenir leurs coûts sous contrôle.

POURQUOI CHOISIR NOTRE PROGRAMME ?

- **Pouvoir de négociation accru grâce à notre volume d'assurés**, permettant de bénéficier de tarifs avantageux.
- **Programme de prévention inclus**, afin de contribuer à réduire les risques et les réclamations.
- **Acceptation des matières contaminées jusqu'à 10 % sans prime additionnelle**, une protection adaptée aux réalités du secteur.
- **Équipe dédiée au service des transporteurs en vrac**, composée de professionnels qui comprennent votre industrie.
- **Expert en sinistre attitré**, pour vous accompagner rapidement et efficacement lorsqu'un incident survient.
- **Option de 12 versements mensuels égaux**, facilitant la gestion de votre trésorerie.
- **Tarifs très compétitifs**, négociés en fonction des besoins spécifiques des transporteurs.
- **Rabais de 5 % au renouvellement en l'absence de sinistre durant l'année**, récompensant les bonnes pratiques de gestion de risques.

PLUS QU'UNE ASSURANCE, UN PARTENAIRE DE RENTABILITÉ

Notre objectif est simple : offrir aux transporteurs en vrac une protection adaptée à leurs opérations tout en contribuant à la maîtrise de leurs coûts. Grâce à notre expertise spécialisée, nos mesures de prévention et notre accompagnement personnalisé, nous aidons nos assurés à protéger leur entreprise, leur équipement et leur rentabilité à long terme.

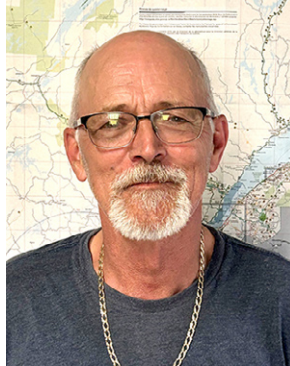
CONCLUSION

Dans le camionnage en vrac, l'assurance a cessé d'être une simple obligation administrative. Elle est devenue indicatrice de performance et un levier de rentabilité. À une époque où chaque dollar compte, la sécurité n'est plus seulement une question de conformité : elle constitue un investissement stratégique qui peut faire la différence entre une entreprise qui prospère et une entreprise qui peine à maintenir ses marges.

NOUVEAUX ADMINISTRATEURS AU CONSEIL D'ADMINISTRATION DE L'ANCAI

Le conseil d'administration de l'ANCAI accueille deux nouveaux membres à la suite du départ à la retraite de Michel Savard (région 02) et d'Yves Demontigny (région 04). Patrick Gauthier du sous-poste Dubuc-Sud devient l'un des deux représentants de la région 02 au CA, tandis que Noël Thibodeau du sous-poste Maskinongé fera de même pour la région 04.

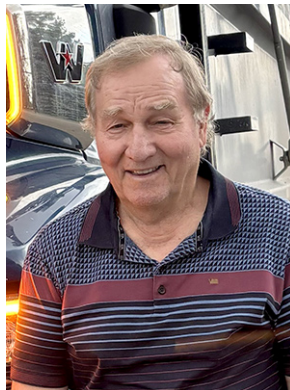
Noël Thibodeau, 63 ans, de Saint-Édouard-de-Maskinongé, est devenu membre du sous-poste de Maskinongé en 1985, aussitôt qu'il a obtenu son permis pour la conduite de camion à 18 ans. Noël s'est rapidement impliqué au sein de son organisme. Administrateur dès ses débuts, il en assure la présidence depuis 2008. Son fils Alexandre, qui suit ses traces, possède maintenant sa propre inscription.



Patrick Gauthier, 49 ans, de La Baie (Saguenay) a démarré une petite entreprise d'excavation avec un pick-up et une remorque à l'âge de 21 ans. Peu à peu, son entreprise, Aménagement du Fjord, grandit et il se procure de plus gros camions et de la machinerie lourde. Il est membre de l'ANCAI depuis une vingtaine d'années. Deux de ses quatre camions sont inscrits au Registre de camionnage en vrac. Il amorce son deuxième mandat à titre de président du sous-poste Dubuc-Sud.



Après plus de 40 ans d'engagement, **Michel Savard**, 75 ans, de Chicoutimi tourne une grande page. Membre de l'ANCAI depuis 1979, il a consacré 42 années à titre d'administrateur des Transporteurs en vrac de Chicoutimi et Dubuc-Nord, dont 20 ans à la présidence.



Il a aussi représenté la région 02 au conseil d'administration de l'ANCAI pendant 17 ans, en plus d'assumer la présidence de la Corporation des camionneurs en vrac de la Région 02 pendant une quinzaine d'années. Il peut compter sur son fils, Pierre-Michel, pour prendre la relève de l'entreprise familiale.

Yvon Demontigny a pris sa retraite le printemps dernier à l'âge de 70 ans. Plusieurs personnes étaient présentes au début d'août pour souligner le départ de « Méo », un camionneur très apprécié de ses pairs. Yvon a été président du sous-poste Trois-Rivières pendant une dizaine d'années. Il siégeait également au CA de l'ANCAI depuis 2017, en tant que représentant de la région 04.



35 ans de service pour Sylvie Bujold



Sylvie Bujold prend une retraite bien méritée après 35 années de service au sein du Poste de Camionnage en Vrac Région 06. Son engagement, son professionnalisme et sa précieuse contribution dans l'équipe auront marqué de nombreuses années au service des camionneurs artisans. Nous lui souhaitons une retraite remplie de bonheur, de santé et de beaux projets !

Départ à la retraite de Brigitte Poulin

Le vendredi 21 août, une fête a été organisée pour souligner le départ de Brigitte Poulin. Elle a apporté une précieuse contribution au sous-poste Beauce-Nord à titre de directrice au cours des 23 dernières années. Nous lui souhaitons une belle retraite remplie d'activités stimulantes.



Marc Bussièrès élu maire

Marc Bussièrès, directeur adjoint des Transporteurs en vrac de la région 04, a été élu maire de la municipalité de Saint-Norbert-d'Arthabaska le 5 juillet. Marc occupait le poste de directeur général de la municipalité.





ANTOINE KARAM, LE DOYEN DE TRANSVRAC MONTRÉAL-LAVAL

Antoine Karam est le doyen des membres actifs de Transvrac Montréal-Laval. Ce camionneur de Montréal est membre depuis 1988. À 81 ans, il conduit encore régulièrement son camion. Le parcours de M. Karam mérite d'être souligné. Son courage, sa capacité d'adaptation, sa persévérance et son attachement au métier témoignent d'une carrière remarquable.

Antoine Karam arrive au Canada en 1986 avec le désir d'y bâtir une nouvelle vie. Il fonde d'abord une entreprise afin d'exploiter une station-service, mais comprend rapidement que cette activité ne lui convient pas. Il décide alors de changer complètement de domaine et de se lancer dans le camionnage en vrac.

Au début de 1988, il obtient son permis de camionnage en vrac et achète son premier camion neuf, un Ford L8000 1988, 10 roues. Deux ans plus tard, ce camion lui est malheureusement volé. Antoine fait alors l'acquisition d'un Ford L9000 à 10 roues presque neuf qu'il conservera pendant 13 ans. Il achète ensuite un Sterling 2001, 12 roues, camion qu'il conduit encore aujourd'hui.

À 81 ans, Antoine est le doyen des membres actifs de Transvrac Montréal Laval. Sa fiabilité, sa fidélité et la qualité constante de son travail lui ont permis de se distinguer tout au long de sa carrière. Il compte parmi



Le premier camion de M. Karam, un Ford L8000 1988 acheté neuf. Deux ans plus tard, ce camion lui est malheureusement volé.

les camionneurs les plus respectés que Transvrac ait connus.

Son parcours constitue une véritable source d'inspiration pour les nouveaux camionneurs et les nouveaux membres de l'organisme. Toujours généreux de son temps, Antoine aime partager son expérience, transmettre ses connaissances et raconter avec humour les nombreuses histoires accumulées au fil de sa carrière.

Son engagement envers Transvrac ne se limite pas à son travail sur la route. Il participe fidèlement aux assemblées générales et demeure attentif à la vie et à l'évolution de son organisme de courtage.

Aide à l'industrie forestière

Une majorité de petits acteurs, dont les transporteurs forestiers, sont exclus



Le nouveau programme fédéral d'aide à l'industrie forestière est mal ficelé, dénonce le Bloc québécois. Il exclut près de 80 % des entreprises au moment où les États-Unis refusent de réduire les droits de douane qui frappent durement l'industrie du bois d'œuvre.

Le chef du Bloc québécois, Yves-François Blanchet, appelle le gouvernement de Mark Carney à assouplir les critères du programme. Pour être admissibles, les entreprises doivent avoir un chiffre d'affaires d'au moins 2 millions. La majorité de ces petits entrepreneurs qui s'acquittent de la récolte du bois, de son transport et de l'aménagement des chemins forestiers ne seront donc pas admissibles à ce programme d'aide. Ces petites entreprises forestières constituent le premier maillon de la chaîne d'approvisionnement, qui risque d'être rompue si elles ne réussissent pas à traverser la crise tarifaire.

Déjà très difficile, la situation risque encore de s'empirer davantage dans les prochains mois pour les transporteurs forestiers s'ils ne reçoivent pas d'aide gouvernementale. Déjà durement touchés par les diverses fermetures d'usines, plusieurs transporteurs forestiers n'auront pas le choix de cesser leurs activités.

Fermeture temporaire de RYAM à Témiscaming : 400 travailleurs mis à pied

L'usine Rayonier Advanced Materials (RYAM) a annoncé le 26 août à ses employés l'arrêt économique temporaire de ses activités au complexe industriel de Témiscaming, en raison des nouveaux tarifs douaniers imposés par les États-Unis.

L'interruption des activités est prévue dès le 15 septembre pour une durée indéterminée, précise l'entreprise de pâtes et cartons. L'ensemble des activités du site est touché, à l'exception de l'usine de traitement des eaux usées et de la chaudière 4.

Environ 400 travailleurs syndiqués seront mis à pied à partir de cette date, en plus des cadres et des employés connexes, confirme Daniel Cloutier, directeur québécois du syndicat Unifor.

C'est excessivement difficile. Évidemment, ça crée énormément d'incertitude. Les travailleurs, travailleuses, les gens de la communauté font tout ce qu'ils peuvent depuis quelques années pour assurer la survie de ce milieu de travail, qui est si important pour la région, souligne M. Cloutier.

De son côté, l'entreprise affirme que le nombre d'employés touchés sera moindre, mais la réalité, c'est qu'on aura le chiffre exact suivant les différentes vagues, nous écrit le vice-président principal, Alexandre Boucher.

La menace de fermeture planait depuis l'annonce de nouveaux tarifs douaniers de 50 % pour les produits envoyés vers les États-Unis.

Cette décision résulte d'un environnement commercial devenu intenable et qui rend la poursuite des activités tout simplement non viable sur le plan économique, explique l'entreprise dans une déclaration écrite.

LA GUERRE COMMERCIALE AFFECTE LE PRIX DU BOIS D'ŒUVRE

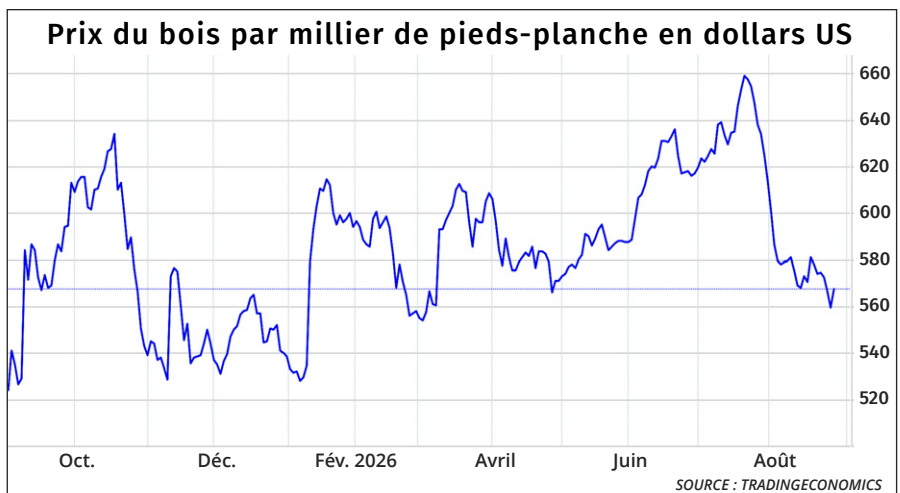
Les contrats à terme sur le bois d'œuvre ont chuté sous la barre des 570 \$ par millier de pieds-planche, approchant leur plus bas niveau en cinq mois, alors que l'escalade de la guerre commerciale canado-américaine pèse sur la demande.

Les prix du bois d'œuvre avait fortement augmenté jusqu'à 660 \$ à la suite de l'annonce de nouveaux tarifs par le président Trump, le 22 juillet dernier.

Les mises en chantier de logements aux États-Unis ayant chuté de 12,4 % en juillet, en raison d'une forte baisse de la construction de maisons unifamiliales, ainsi que les taux

hypothécaires élevés ont aussi contribué à faire baisser la demande

de bois d'œuvre au cours des dernières semaines.



La décision pourrait être revue en fonction de l'évolution des tarifs douaniers. Si la situation des tarifs devait évoluer, RYAM pourrait revoir la position communiquée aujourd'hui, indique Rayonier. L'usine sera ainsi mise en dormance.

Source : Bianca Sickini-Joly
Radio-Canada, 26 août 2026.

Tarifs douaniers : davantage de pression sur l'industrie forestière

La direction de Chantiers Chibougamau se prépare à faire face aux impacts des droits de douane de 50 % imposés par les États-Unis depuis vendredi soir dernier.

Le vice-président affaires corporatives de la compagnie forestière, Frédéric Verreault, affirme que c'est une réaction en chaîne qui touchera ses usines en Abitibi-Témiscamingue et dans le Nord-du-Québec.

Il donne l'exemple de la Scierie Landrienne de Chantiers Chibougamau, qui envoie du bran de scie à l'usine d'Uniboard de Val-d'Or.

« Donc, si le panneau d'Uniboard, si le panneau transformé en meuble de mélamine, en cabinet de cuisine d'une autre entreprise au Québec, se trouve pris à la gorge par l'effet des 50 % de tarifs, dans un jour pas très lointain, par effet domino, les répercussions vont arriver jusqu'à nos opérations de sciage », explique M. Verreault.

Les tarifs douaniers pourraient aussi toucher la possible relance de la Scierie Béarn, fermée depuis le 10 juillet. « Béarn est complètement inter connectée », souligne Frédéric Verreault.

« Béarn, en coupant des arbres résineux, génère des bois feuillus qui s'en vont chez Ryam à Témiscaming. Et la pâte cellulosique, une grande spécialité de Ryam à Témiscaming, passe dans les mailles des filets de l'administration américaine pour les nouveaux tarifs. C'est donc ce genre de casse-tête là, où tout finit par toucher à l'autre maillon de la chaîne et par avoir incidence sur la suite des choses », fait-il observer.

Source : Radio-Canada, 24 août 2026.

Le Québec subit sa pire épidémie de tordeuses d'épinette en 50 ans

Plus de 17 millions d'hectares de forêt ont été ravagés par la chenille l'an dernier

Le Québec connaît actuellement sa pire épidémie de tordeuses des bourgeons de l'épinette en 50 ans, alors que 17,6 millions d'hectares de forêt ont été ravagés en 2025 par ces insectes.

Les trois régions les plus ravagées présentement sont le Saguenay-Lac-Saint-Jean (3,8 millions d'hectares touchés), l'Abitibi-Témiscamingue (3,7 millions d'hec-

tares) et l'Outaouais (2 millions d'hectares). Plusieurs autres régions sont par ailleurs touchées par la chenille gourmande, dont le nord de la région de Lanaudière.

Depuis 2010, le nombre d'hectares ravagés a beaucoup augmenté. Pour illustrer l'ampleur des dégâts, la superficie touchée est équivalente à l'État de la Floride.

Une chenille qui ravage

La tordeuse est une chenille qui se transforme en petit papillon de nuit gris. Dès son éclosion au printemps, elle se régale des bourgeons de sapins et d'épinettes, ce qui les fait mourir après quelques années.

À l'état de papillon, la tordeuse des bourgeons de l'épinette n'est plus un danger, mais ses œufs provoqueront des désastres au printemps suivant.

Parvenues à maturité, les chenilles font place à des milliards de papillons qui se déplacent d'une forêt à l'autre, supprimant des peuplements entiers de conifères. Les nuées d'insectes sont si denses que les radars météo les détectent aussi clairement que des nuages de pluie.

On a vu de telles migrations passer du Québec vers Terre-Neuve ou de l'Ontario vers l'Abitibi.

Pour les experts, la situation actuelle n'est pas une surprise, car la tordeuse des bourgeons de l'épinette est présente dans nos forêts depuis des millénaires.

« Le papillon est discret pendant plusieurs années avant de connaître une explosion démographique qu'on a encore du mal à comprendre », explique Véronique Martel, entomologiste à l'emploi de Ressources naturelles Canada.

Pour le militant écologiste Henri Jacob, l'approche favorisée par Québec en faveur de l'industrie forestière pourrait contribuer à la progression des épidémies. « L'industrie forestière profite de l'épidémie pour raser nos forêts », déplore le fondateur de l'Action boréale. Il mentionne que les coupes agressives autorisées par l'État ne sacrifient pas seulement le sapin baumier, mais aussi de belles populations d'épinettes noires beaucoup moins touchées par le ravageur.

Plus de tordeuses, plus de feux

Les millions d'hectares de forêt attaqués par la tordeuse des bourgeons de l'épinette créent une situation propice aux feux de forêt qui font rage au nord du Québec. « En asséchant le tronc et les branches, la tordeuse transforme l'arbre en combustible », explique Antoine Roy, ingénieur forestier à Saguenay. Il a noté une progression de l'infestation au nord de sa région et au Lac-Saint-Jean.

Cette situation ne serait toutefois pas aussi critique qu'elle peut paraître, car, en permettant la régénération des forêts, les épidémies font de la place aux jeunes pousses, moins susceptibles de s'enflammer.

Source : Mathieu-Robert Sauvé
Le Journal de Montréal, 21 juillet 2026

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 Lapierre	(418) 937-8338	-
MATANE	Élisabeth Garon-Michaud	(418) 562-1434	(418) 562-9079
MATAPÉDIA	Johanne Arguin	(418) 629-7336	(418) 756-5244
RIMOUSKI	Julie Sirois	(418) 724-2724	(418) 724-9534

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
JONQUIÈRE	Chantal Veilleux	(418) 547-7510	-
LAC-SAINT-JEAN	Sandra Allard	(418) 662-5923	(418) 662-5425
ROBERVAL	Martine Hudon	(418) 679-2627	(418) 679-9497

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	Guylaine Labbé	(418) 625-9383	(418) 982-0771
BEAUCE-NORD	Érika Létourneau	(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	418-356-4910 (cell.)
MONTMORENCY	Lynda Desmarais/Mélina Lavigne	(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

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	
CHAMPLAIN	Mariève St-Arnaud	(819) 668-7821	-
DRUMMOND	Véronique Autotte	(819) 474-3281	(819) 477-0840
GRAND SHAWINIGAN			
LAVIOLETTE	Harold Bédard	(819) 691-5144	-
MASKINONGÉ	Anne Philibert	(819) 296-2476	
NICOLET	Nathalie Gauthier	(819) 233-9545	(819) 233-2650
TROIS-RIVIÈRES	Rita Dumas	(819) 697-7465	-

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			
ORFORD	Taylor Keefe	(819) 875-1616	(819) 875-2266
FRONTENAC	Vicky Robert	(819) 583-4242	-
MÉGANTIC	Brigitte Denis	(418) 332-2685	(418) 338-2386
MISSISSQUOI	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	Patricia Bergeron	(819) 563-4767	(819) 563-4769
WOLFE	Linda Gaudreau	(819) 887-1115	(819) 877-2371

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
SAINT-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

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	Stéphanie Therrien-Thériault	(450) 835-7288	(450) 835-7188
JOLIETTE	Jean-Pierre Fréchette	(450) 752-2048	-
LAPRAIRIE-NAPIERVILLE	Bruno Connolly	(450) 444-2943	(450) 444-4862
L'ASSOMPTION			
MONTCALM	Karine Ebacher	(450) 588-5230	-
SAINT-JEAN	Michelle Pelletier	(450) 358-4080	(450) 347-3353
TERREBONNE	Karina Roy	(450) 565-2538	(450) 565-1088
VAUDREUIL-SOULANGES	Brigitte Castonguay	(450) 456-9615	(450) 456-3294

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) 775-2005	
PAPINEAU	Pamela Sabourin	(819) 962-5055	(819) 427-6117

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	Éloïse Moutou	(819) 727-1284	(819) 727-1717
BAIE-JAMES	François Béchamp	(514) 777 6137	-
CHIBOUGAMAU	Julie Simard	(418) 748-6415	(418) 748-3513
MATAGAMI-QUÉVILLON	Bianca Béchand	(819) 755-0387	(819) 755-3431
ROUYN-NORANDA	Mélina Massicotte	(819) 762-6555	(819) 762-6556

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

RÉGION 10 MONTRÉAL (ÎLE) - LAVAL

TRANSVRAC MONTRÉAL-LAVAL			
Directeur général	Ion Curos	(514) 332-9742	(514) 332-9749

FORÊT

REGROUPEMENT DES TRANSPORTEURS FORESTIERS DU QUÉBEC

Mario Beaulieu, directeur forestier Tél. : (819) 856-7661
Responsable du Programme TAP de l'ANCAI

CAMIONS ET INSCRIPTIONS À VENDRE

MACK GRANITE 2017 AVEC PERMIS RÉGION 03



Moteur MP8, 422 000 km en bon état. Transmission automatique. Pneus neufs. Financement disponible **AVEC ou SANS inscription au Registre de camionnage en vrac région 03.**
Zone : Montmorency
Richard : 418 576-2988

MACK 2010



Moteur MP7, transmission Allison. Pneus en très bon état. Inspection très récente. Prêt à travailler. Camion : 68 000 \$.
AVEC ou SANS inscription au Registre de camionnage en vrac région 03.
Zone : Sainte-Foy
Mario : 418 570-7341

PETERBILT 2014 AVEC 2 REMORQUES



Moteur Cummins 500 hp
1 140 000 km. Full lock : 45 000 \$.
REMORQUE ABS 2017 à courroie
3 essieux 37 pieds : 60 000 \$.
REMORQUE MIDLAND 2005 2 essieux
26 pieds super propre : 45 000 \$.
Les items peuvent être vendus séparément. Possibilité d'achat d'inscription : 25 000 \$.
AVEC ou SANS inscription au Registre de camionnage en vrac région 04.
Zone : Arthabaska
Jacques : 819 990-2552

INTERNATIONAL HV 2020



Moteur 375 Cummins, 226 000 km. Transmission automatique. 46000 lb « full lock ». Côté à neige en métal.
AVEC ou SANS inscription au Registre de camionnage en vrac région 08.
Zone : Amos
Raymond : 819 727-6977

MACK 2009



10 roues. Bas kilométrage: 117 000 km. Transmission 10 vitesses. Essieux 16/40. Prêt à travailler. Prix camion et inscription: 69 500 \$
AVEC inscription au Registre de camionnage en vrac région 03
Zone : Rivière-du-Loup
Germain : 418-863-2626

VOLVO 1999 SCN



Camion 12 roues inspecté, prêt à travailler.
Prix camion : 25 000 \$

INSCRIPTIONS SEULEMENT RÉGIONS 01 ET 02

Aucune inscription à vendre.

RÉGION 03

Zone Charlevoix – Avec camion
418 435-2305

Zone Chauveau-Québec 8 000 \$
Dany : 418 842-2027

Zone Chauveau-Québec 8 000 \$
Dany : 418 905-1513

Zone Chauveau-Québec
10 000 \$ (négociable)
Michel : 418 951-5095

Zone Chauveau-Québec 8 000 \$
Marie-Josée : 418 928-2656

Zone Montmagny
2 inscriptions à 20 000 \$ chacune (négociable)
Marie-Philippe : 418 248-0937

Zone Portneuf
Germain : 418-284-3533

Zone Portneuf
Brigitte : 819 523-0017

Zone Sainte-Foy
2 inscriptions à 10 000 \$ chacune
Frédéric : 450 778-7381

Zone Sainte-Foy 11 000 \$
Mélanie : 418 953-3491

Zone Sainte-Foy 10 000 \$
Mélanie : 418 953-3491

RÉGION 04

Zone : Trois-Rivières
2 inscriptions à 18 000 \$ chacune
David : 819 692-9107

RÉGION 05

Zone : Brome
Sherer : 450-775-3746

Zone : Frontenac
Patrick : 819 582-2834

Zone Shefford
2 inscriptions simples
(vendues séparément)
Stéphanie : 450 830-9214

Zone Sherbrooke 9 500 \$
Denis : 819 475-5657
ou Roxanne : 819 388-7562

Zone Sherbrooke 10 000 \$
Marcel : 819 678-4040

Zone Wolfe
Augustin : 514 293-5572

RÉGION 06

Zone Berthier 6 500 \$
514 863-5378 ou 450 803-8930

Zone Laprairie-Napierville
8 500 \$
Yvan : 450 358-0890

RÉGION 07

Zone Haute-Gatineau 15 000 \$
819 449-1180

Zone Haute-Gatineau
Tommy : 819 334-2905

Zone Papineau 10 000 \$
Raymond : 819 271-8087

RÉGION 08

Zone Matagami-Quévillon 3 500 \$
Frédéric : 450 778-7381

RÉGION 09

Zone Est-de-la-Côte-Nord
Martin : 418 573-1461

Zone Forestville
2 inscriptions : 15 000 \$ chacune
ou les 2 pour 25 000 \$
Marjolaine : 418-587-3418

RÉGION 10

Zone TransVrac
10 500 \$ (négociable)
Jean-Guy : 514 598-9337



MAISON ET GARAGE DOUBLE À SAINT-NORBERT-D'ARTHABASKA (PRÈS DE VICTORIAVILLE)
« Lift, pit » et outils pour petit entretien du camion. Prix : 398 000 \$ (négociable) **Tél. 819 369-8078**
Ancienne propriété de Jean-Paul Morin, longtemps camionneur ANCAI (vendu par le propriétaire).
Voir détails sur : <https://www.facebook.com/marketplace/item/1630319148234908>

Voir aussi : ancai.com/services/camions-et-inscriptions-a-vendre

L'avenir de la forêt québécoise ne se joue pas uniquement dans les usines !

Girardville, Québec, 24 août 2026

Au cours des dernières semaines, plusieurs annonces gouvernementales ont été faites pour soutenir l'industrie forestière québécoise. La majorité des mesures annoncées visent les usines de transformation du bois et leur compétitivité face aux défis économiques actuels. Les programmes récemment dévoilés misent notamment sur la diversification et l'optimisation des entreprises de transformation du bois d'œuvre.

Lorsque le Québec investit des centaines de millions pour soutenir l'industrie forestière, où regarde-t-on exactement ?

On regarde seulement les usines, alors que l'on devrait regarder l'ensemble de la chaîne qui transforme un arbre en produit fini.

Quand on évoque l'industrie forestière, on parle souvent des scieries, des panneaux, des 2 x 4 et des produits finis. On parle toutefois beaucoup moins de tout ce qui se passe avant :

- les chemins forestiers; • la récolte;
- le transport; • la logistique.

Et pourtant, sans ces maillons essentiels, aucun arbre n'arrive à l'usine. Sans chemins forestiers, pas de récolte. Sans récolte, pas de transport. Sans transport, pas d'usine.

Lorsque vient le temps de parler d'innovation, d'investissements ou de productivité, la conversation revient presque toujours aux usines. Et après la transformation, le transport revient à nouveau au cœur du processus.

Depuis plusieurs décennies, les entrepreneurs forestiers et les transporteurs travaillent à améliorer leur efficacité dans un contexte où les coûts d'exploitation augmentent constamment. Pour plusieurs entreprises, les marges de manœuvre s'amenuisent d'année en année. Parmi les dépenses les plus importantes figure le carburant, un enjeu qui touche directement la compétitivité du secteur. À terme, si rien ne change, certains acteurs des premiers maillons de la chaîne pourraient tout simplement ne plus être en mesure de poursuivre leurs activités.

Pour Larry Bolduc, entrepreneur en transport forestier et fondateur d'Électroc camion, le moment est venu d'élargir la réflexion.

« Je ne remets aucunement en question l'importance des usines. Elles sont évidemment essentielles. Mais quand on cherche des solutions pour rendre notre industrie plus compétitive, il faut regarder l'ensemble de la chaîne. Chaque litre de carburant économisé sur le terrain est aussi un gain pour l'industrie forestière québécoise. Rendus à un certain point, nous n'avions plus le choix de chercher une solution. Quand une part aussi importante des coûts est liée à l'énergie et au carburant, il faut trouver de nouvelles façons de faire. »



Cette réflexion a mené à la création d'Électroc camion, un projet québécois qui explore différentes avenues visant à réduire la consommation énergétique du transport lourd.

Cette réflexion n'est pas théorique

Depuis plusieurs années, Larry Bolduc et son équipe développent Électroc camion, une solution d'hybridation destinée aux camions lourds afin de réduire la consommation de carburant dans le transport forestier et routier. Issue directement de la réalité du terrain et testée depuis de nombreuses années, la technologie approche aujourd'hui d'une étape déterminante de sa commercialisation.

Pour Larry Bolduc, l'objectif n'a jamais été de développer une technologie pour la technologie. L'objectif est simple : trouver des solutions concrètes permettant d'améliorer la compétitivité des entreprises tout en réduisant leur consommation énergétique et leur impact environnemental.

Mais au-delà de la technologie elle-même, le projet soulève une question plus vaste :

Et si une partie des gains de productivité de demain provenait des opérations forestières plutôt que seulement des installations de transformation ?

Voilà la question que nous souhaitons poser publiquement aujourd'hui aux décideurs politiques, aux industriels et à l'ensemble des acteurs du secteur forestier.

Si nous sommes prêts à investir pour réduire les coûts dans les usines, nous devons également être prêts à explorer des solutions susceptibles de les réduire avant même que le bois n'y arrive !

Parce qu'une industrie plus compétitive ne se construit pas uniquement à la sortie de l'usine. Elle se construit à chacune des étapes qui la précèdent.

Pour Larry Bolduc, l'objectif n'est pas de revendiquer une place au détriment des autres acteurs, au contraire :

« L'industrie forestière a toujours avancé grâce aux gens qui trouvent des solutions concrètes sur le terrain. Nous croyons qu'il est temps que le transport et les opérations forestières fassent eux aussi partie de la conversation. »

L'avenir de la forêt québécoise passe certainement par des usines performantes, mais il devient difficile d'imaginer une industrie durable si les entreprises qui récoltent, transportent et approvisionnent cette matière première continuent de voir leurs défis augmenter sans que l'on explore toutes les solutions possibles.

Source : Larry Bolduc

larrybolduc@msn.com | 418 618-2490

MASKA fait l'acquisition de Kenworth Montréal et PacLease Montréal

MASKA, concessionnaire de camions Kenworth depuis 35 ans, officialise l'acquisition des 7 succursales de Kenworth Montréal. La transaction inclut quatre concessionnaires Kenworth, trois magasins TRP ainsi que les opérations de location de PacLease Montréal.

Pour MASKA, cette acquisition s'inscrit dans sa vision de bâtir une entreprise forte, stable et durable, capable de continuer à grandir pour les générations à venir. « Depuis nos débuts, notre ambition n'a jamais été simplement de prendre de l'expansion, mais plutôt de construire une organisation solide, capable de mieux servir ses clients, d'offrir des opportunités à ses équipes et de préparer l'avenir avec confiance. » affirme Samuel Letendre, président.

Sébastien Letendre, vice-président aux opérations, ajoute : « Cette acquisition nous permettra de renforcer notre présence dans des secteurs stratégiques, d'élargir notre expertise et d'unir davantage de talents autour d'une même passion pour notre industrie. » Nicolas Letendre, vice-président finances, souligne : « En joignant nos forces, nous créons une organisation encore plus solide, portée par l'expérience, l'engagement et la volonté. »

En effet, MASKA compte désormais près de 700 employés répartis dans 19 succursales. L'entreprise offre à ses clients plus de 150 portes de service, où près de 200 mécaniciens œuvrent dans différentes spécialisations afin de répondre aux besoins variés de sa clientèle. Son réseau de livraison de pièces se renforce également, passant à 50 camions de livraison, alors que 6 unités de service parcourent nos routes.

À propos de MASKA

Depuis 1954, MASKA contribue à l'évolution de l'industrie du transport avec une offre complète de camions lourds Kenworth neufs et usagés, à vendre et à louer. L'entreprise offre plus de 150 portes de garage afin d'assurer un service de qualité. MASKA détient un vaste inventaire de pièces à travers son réseau, en plus de proposer des solutions de financement pour l'achat de camions et d'équipements lourds. La présidence et la vice-présidence sont aujourd'hui assurées par la troisième génération de la famille Letendre : Nicolas, Samuel et Sébastien Letendre. Portée par une équipe passionnée, MASKA mise sur l'excellence, le service et l'innovation pour redéfinir la route.

Les Pneus Beuceron rejoignent la grande famille Desharnais

Le Groupe Desharnais consolide sa présence en Chaudière-Appalaches et accélère son développement en Beauce avec l'acquisition de Les Pneus Beuceron, une entreprise bien établie dans la région depuis plus de 60 ans et reconnue pour la qualité de son service en pneus et en mécanique. Cette alliance stratégique vient renforcer la présence régionale du Groupe Desharnais.

Ce rapprochement marque avant tout la rencontre de deux entreprises québécoises qui partagent les mêmes valeurs :

proximité, passion du métier et attachement profond à leur communauté. Plus qu'une acquisition, c'est une union naturelle entre les deux membres du **réseau Point S**, tournée vers l'avenir, qui permet de réunir les forces et les expertises de deux équipes engagées.

Depuis trois générations, **la famille Poulin** a fait de Les Pneus Beuceron un pilier de confiance dans la région. Grâce à un savoir-faire reconnu en vente et en installation de pneus automobiles, poids lourds, agricoles et OTR, ainsi qu'en mécanique automobile, l'entreprise s'est bâtie une réputation enviable, fondée sur la rigueur, l'innovation et une relation de proximité avec sa clientèle.

Entreprise familiale de 4^e génération, le **Groupe Desharnais** œuvre depuis plus de 75 ans dans le domaine des pneus et de la mécanique pour tous types de véhicules. Après l'acquisition de Pneus St-David à Lévis en mars dernier, puis celle de Les Pneus Beuceron, Desharnais franchit un nouveau cap et compte désormais 8 succursales à Québec, Lévis, Beauceville, Thetford Mines et Charlevoix.

Au cœur de cette transition se trouvent d'excellentes nouvelles : l'ensemble de l'équipe des Pneus Beuceron demeure en place et la famille Poulin poursuit son implication active au sein de l'entreprise. Cette continuité assure la préservation du savoir-faire, du lien de confiance avec la clientèle et de l'identité locale qui font la force de l'entreprise.

Les Pneus Beuceron poursuivront leurs activités sous leur identité actuelle, tout en bénéficiant des ressources et du soutien du Groupe Desharnais.

Avec cette nouvelle alliance, le Groupe Desharnais confirme son rôle d'acteur de premier plan dans son industrie, tout en demeurant fidèle à ce qui fait sa force depuis toujours : des valeurs humaines, un esprit de famille et la fierté du travail bien fait.

Paccar continuera de vendre ses moteurs pour poids lourds actuels en 2027

Paccar continuera de vendre les configurations de moteurs pour poids lourds actuelles qui ne sont pas conformes aux futures normes d'émissions, ont déclaré ses dirigeants. L'entreprise échelonnera ainsi le lancement des moteurs de l'année-modèle 2027, comme l'a déjà fait au moins l'un de ses concurrents.

Les pénalités pour non-conformité (PNC) seront un facteur déterminant, ont soutenu les dirigeants, rejoignant l'avis des analystes selon lequel le surcoût de 8 000 à 10 000 \$ pour un moteur de nouvelle génération conforme aux normes d'émissions plus strictes serait largement compensé par le montant des PNC, estimé entre 6 000 et 7 000 \$.

La décision de Paccar fait écho au projet de Cummins d'échelonner le lancement de deux moteurs de l'année-modèle 2027. De son côté, Daimler Truck a annoncé que sa division de moteurs Detroit fera passer sa gamme nord-américaine de moteurs diesel pour poids lourds exclusivement à des moteurs conformes aux normes de l'EPA 2027 dès le début de l'année 2027. Quant à International, le fabricant garde ses options ouvertes pour 2027.

CASINO

TRACTION  FIER PARTENAIRE DE 

PROFITEZ DE
100 AINES
DE RABAIS



Promotion valide du 15 septembre au 15 octobre 2026

NOTRE MARQUE PRIVÉE


PLUS

- ▶ **QUALITÉ OEM SANS COMPROMIS**
- ▶ **GARANTIE INÉGALÉE**
- ▶ **PRIX INCOMPARABLES**
- ▶ **VASTE SÉLECTION DE PRODUITS**

