



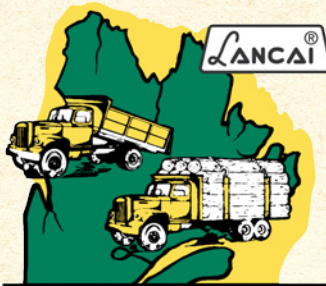
LA VOIX DU VRAC

LE MAGAZINE DES TRANSPORTEURS EN VRAC

Volume 52, N° 2
AVRIL-MAI 2026



L'ASSOCIATION NATIONALE DES
CAMIONNEURS ARTISANS IND. INC.



L'ASSOCIATION NATIONALE DES
CAMIONNEURS ARTISANS INC.



ANCAI

60
ans

ANCAI



TRACTION

Fier partenaire de



MAINTENANT DISPONIBLE

APRIL
Super Flo

LA GAMME
INTÉGRALE
APRIL
SUPER FLO :
L'EXCELLENCE
CANADIENNE À
VOTRE PORTÉE

► HUILE MOTEUR ET HYDRAULIQUE



► LIQUIDE DE TRANSMISSION



► HUILE POUR PETITS MOTEURS



TECHNOFLEX

UN DES PLUS GRANDS FABRICANTS DE **TOILES DE REMPLACEMENT** POUR LES BENNES BASCULANTES DE CAMIONS ET REMORQUES AU CANADA.

► TOILES DE MÈCHES ET DE BITUMEX

90 po X 22 pi

84 po X 22 pi

93 po X 23 pi



BON 60^e



Traction garde le Canada **en mouvement** ! Appelez-nous ou passez nous voir en magasin.

LA VOIX DU VRAC

Volume 52, N° 2
AVRIL-MAI 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: [L'ANCAI](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.*

 **monANCAI**

COMMENTAIRES

- 4 MOT DU PRÉSIDENT
60 ans d'excellence : Les artisans tournés vers l'avenir
- 5 PRESIDENT'S MESSAGE
60 Years Of Excellence : Artisans Looking To The Future
- 7 MOT DU DIRECTEUR GÉNÉRAL
Soixante ans au service des québécois



- 10 Le début de l'Association
- 12 Les présidents
- 13 Les dirigeants marquants
- 18 Les noms et les logos
- 19 Revendications et législations
- 24 Transporteurs forestiers
- 26 Camions disponibles 24/7
- 27 Les bâtisseurs du Québec

RUBRIQUES

- 8 SANTÉ ET SÉCURITÉ
Ce que j'aurais aimé savoir
- 28 CHRONIQUE ASSURANCES
BFL CANADA lance un programme d'assurance collective
et individuelle dédié aux membres de l'ANCAI
- 29 Camions et inscriptions à vendre
- 30 NOUVELLES DE L'INDUSTRIE
– Kenworth dévoile le C580 pour les applications extrêmes,
successeur du C500
– Mack lance le tout nouveau modèle Keystone et un Granite repensé
- 33 NOUVELLES DE LA FORÊT
Québec annonce une « mini-réforme » du régime forestier
- 34 Liste des organismes de courtage en camionnage en vrac
- 35 NOUVELLES DE L'ASSOCIATION
– Décès André Genesse
– Nomination de Véronique Mercier à l'ANCAI
– BFL CANADA, partenaire exclusif de l'ANCAI pour les assurances



TOMMY CHARLAND

MOT DU PRÉSIDENT

60 ANS D'EXCELLENCE

LES ARTISANS TOURNÉS VERS L'AVENIR

Il y a 60 ans, les camionneurs artisans décidaient de s'unir dans un organisme qui les représenterait dans les négociations avec les différents paliers de gouvernement. Considérés à l'époque comme des travailleurs autonomes qui devaient aussi fournir leur principal outil de travail, soit un camion, ils ne pouvaient jouir des mêmes avantages que les autres travailleurs de la construction. Le résultat en était que les entrepreneurs allaient souvent chercher leurs profits dans les poches des camionneurs artisans.

L'ANCAI est née de cette volonté des camionneurs artisans d'obtenir leur part de marché et un juste revenu pour leur apport dans la construction. Ils ont dû, au cours des années, faire des interventions épiques pour obtenir la place que nous occupons aujourd'hui dans les marchés publics.

Depuis la naissance de l'ANCAI, les camionneurs artisans se sont impliqués dans la plupart des projets d'investissement réalisés au Québec, que ce soit pour le ministère des Transports et de la Mobilité durable (le Ministère), pour les divers ministères, les organismes provinciaux comme Hydro-Québec, la Société québécoise des infrastructures et les autres Sociétés d'État gouvernementales.

De plus, ils ont démontré leur efficacité dans les moments les plus difficiles rencontrés par notre société. Leur intervention fut rapide et primordiale lors de catastrophes naturelles ou accidentelles comme le déluge du Saguenay, la crise du verglas, l'accident ferroviaire de Lac-Mégantic, l'inondation de Sainte-

Marthe-sur-le-Lac, et lors de multiples autres événements.

La proximité de leurs services, qui constitue un gain sur le plan environnemental, présente également un avantage important dans le cadre des travaux de stabilisation ou de rechargement lors d'épisodes d'érosion des berges.

Les camionneurs artisans sont devenus des premiers intervenants majeurs, rapidement disponibles, auxquels recourent prioritairement les responsables de la sécurité civile partout sur le territoire québécois en cas d'urgence.

L'évolution de l'encadrement a fait en sorte que le Gouvernement du Québec, satisfait des services offerts par nos membres, a modifié, au cours des ans, la *Loi sur les cités et villes* et le *Code municipal du Québec* de manière à permettre les ententes de gré à gré entre les municipalités et les titulaires d'un permis de courtage, délivré par la Commission des transports du Québec (la Commission).

Ces mêmes lois autorisent aussi les municipalités à stipuler en faveur des camionneurs locaux, inscrits au Registre de la Commission, par l'inclusion d'une clause dans leurs contrats avec les entrepreneurs. À ce jour, plus de 500 municipalités ont voté des résolutions en ce sens, optant ainsi en faveur des retombées économiques locales.

Ces avancements sont dus à l'efficacité de nos organismes de courtage lorsqu'ils ont été appelés à participer aux différentes activités municipales, comme les investissements en infrastructures, les opérations de déneigement et les travaux en régie, et ce, toujours avec la même efficacité et au même prix, quelles que soient les conditions de travail.



TOMMY CHARLAND

PRESIDENT'S MESSAGE

60 YEARS OF EXCELLENCE ARTISANS LOOKING TO THE FUTURE

Sixty years ago, independent truckers came together to form an organization that would represent them in negotiations with various levels of government. At the time, they were considered self-employed workers who also had to provide their own primary tool of the trade — a truck — and could not enjoy the same benefits as other construction workers. The result was that contractors often took profits from artisan truckers' pockets.

It was this determination to secure their share of the market and a fair income for their contribution to the construction industry that led to the formation of our Association. Over the years, they have had to make heroic efforts to establish our current position in public procurement markets.

Since the ANCAI's founding, artisan truckers have been involved in most of the infrastructure projects in Québec. These projects were carried out for the Ministry of Transport and Sustainable Mobility (the Ministry), various other ministries, and provincial agencies such as Hydro-Québec, the Société québécoise des infrastructures, and other government-owned corporations.

Furthermore, they have demonstrated their effectiveness during the most challenging times our society has faced. They responded swiftly and crucially during natural or accidental disasters, such as the Saguenay flood, the 1998 ice storm, the Lac Mégantic train derailment, and the flood-

ing in Sainte-Marthe-sur-le-Lac, as well as many other events.

The proximity of their services, which is an environmental benefit, also offers a significant advantage for stabilization or replenishment work during episodes of riverbank erosion.

Independent truckers are readily available and have become the first responders of choice for civil protection officials throughout Québec in the event of an emergency.

Satisfied with the services provided by our members, the Government of Québec has amended the *Cities and Towns Act* and the *Municipal Code of Québec* over the years to allow for mutual agreements between municipalities and holders of a brokerage licence issued by the Commission des transports du Québec (the Commission).

These laws allow municipalities to give preference to local truckers registered with the Commission by including a clause in their contracts with contractors. To date, more than 500 municipalities have passed resolutions to this effect, choosing to prioritize local economic benefits.

This progress is thanks to the effectiveness of our brokerage organizations when participating in municipal activities such as infrastructure investments, snow removal operations, and public works projects. They always work with the same level of efficiency and at the same price, regardless of working conditions.

L'efficacité de nos organismes de courtage et les multiples avantages pour les organismes publics de les utiliser, comme la possibilité de contrôler les tarifs, ont fait en sorte que le Gouvernement a décidé de maintenir cet encadrement, qui existait depuis plusieurs décennies, et de le rendre permanent en 2018.

En 2025, le Gouvernement a institué la *Loi sur les contrats des organismes municipaux* qui établit clairement quels sont les organismes municipaux visés, comme les Sociétés de transports et autres.

Après avoir fait la preuve depuis 60 ans de leur capacité à réaliser efficacement le travail qui leur est confié, tout en générant annuellement environ 800 000 000 \$ de retombées économiques locales dans leur milieu de vie, nos membres sont déterminés à **demeurer des partenaires de premier ordre du Ministère, des municipalités et des entrepreneurs.**

Notre résolution, pour les années à venir, est donc de continuer à desservir les marchés publics québécois, en collaboration avec le ministère des Transports et de la Mobilité durable et le Gouvernement, tout en travaillant à moderniser l'encadrement.

Il y aura, dans les mois qui viennent, des élections à la tête du Québec. Nous donnons l'assurance aux futurs dirigeants que les membres de l'ANCAI seront présents pour les aider à réaliser leurs projets et à accomplir leur mission envers la population, comme ce fut le cas au cours des 60 dernières années.

Par conséquent, motivé par l'ardeur qu'ont mise les fondateurs de l'ANCAI, je vous propose de nous investir pleinement et de collaborer avec les autorités afin de moderniser l'encadrement, de manière à ce qu'il s'applique intégralement dans les marchés publics, au bénéfice des populations locales et de nos petites entreprises.

En résumé, nous pouvons être fiers de ce que les camionneurs artisans ont réalisé au cours des 60 dernières années. Nous allons continuer à remplir notre mission qui est de servir prioritairement les marchés publics et la population québécoise. Ensemble, nous allons bâtir l'avenir.

En terminant, je vous souhaite un bon congrès de l'ANCAI 2026, du 23 au 26 avril, à La Malbaie. Au plaisir d'y rencontrer les représentants des organismes de courtage !

The effectiveness of our brokerage organizations and the many benefits they offer public agencies—such as the ability to control rates—led the government to decide to maintain this regulatory framework, which had been in place for several decades, and to make it permanent in 2018.

In 2025, the Government enacted the Act Respecting Contracting by Municipal Bodies, which clearly defines the municipal bodies covered, such as public transit authorities.

Over the past 60 years, our members have demonstrated their ability to effectively carry out the work entrusted to them while generating approximately \$800,000,000 in local economic benefits for their communities annually. **They are committed to remaining key partners of the Ministry, municipalities, and contractors.**

Therefore, our resolution for the coming years is to continue serving Québec's public procurement markets in collaboration with the Ministry of Transport and Sustainable Mobility and the Government while working to modernize the regulatory framework.

In the coming months, Québec will hold elections for leadership. We assure the future leaders that ANCAI members will help them carry out their projects and fulfill their mission to the public, as they have for the past 60 years.

Inspired by our founders' dedication, I urge us to fully commit to working with the authorities to modernize the regulatory framework so that it is fully implemented in public procurement, for the benefit of local communities and our small businesses.

In summary, we can be proud of what artisan truckers have achieved over the past 60 years. We will continue to fulfill our mission of serving public procurement and the people of Québec, which remains our top priority. Together, we will build the future.

In closing, I wish you a successful ANCAI convention from April 23 to 26 in La Malbaie. I look forward to meeting with representatives from brokerage organizations there!



GAÉTAN LÉGARÉ

MOT DU DIRECTEUR GÉNÉRAL

SOIXANTE ANS AU SERVICE DES QUÉBÉCOIS

C'est d'abord l'histoire de 60 ans de services impeccables aux Québécois qui habitent les régions et les municipalités, ainsi qu'aux organismes publics. C'est l'aventure d'artisans toujours disponibles qui ont décidé, il y a des décennies, de se prendre en main et de s'unir pour devenir un service essentiel à la construction de notre monde.

LE CAMIONNEUR ARTISAN, UN FOURNISSEUR FIABLE

Le membre de l'ANCAI est disponible en tout temps pour monter à bord de son camion afin d'intervenir rapidement, quel que soit le besoin, que ce soit pour bâtir ou pour aider la population à traverser un désastre et à reconstruire ce qui a été détruit.

Devenu personne d'affaires aguerrie, le camionneur artisan investit des centaines de milliers de dollars tout en modernisant ses opérations. Grâce à l'application monANCAI, conçue et développée à l'interne, nos organismes et nos membres sont désormais informatisés et tournés vers l'avenir avec la même détermination que nos fondateurs.

FAIRE NOTRE PLACE

Notre passé est jalonné de luttes acharnées et de victoires souvent gagnées à force de sueurs et de courage et surtout de solidarité. Les femmes et les hommes qui ont constitué l'ANCAI au fil du temps peuvent être fiers de leurs réalisations. Il n'y a pas un coin de pays où l'on ne peut admirer une infrastructure, une route, un bâtiment, un barrage d'Hydro-Québec, un pont, un ouvrage de consolidation de berges, un chemin de fer, réalisés grâce à l'énergie déployée par les camionneurs artisans.

LE CAMIONNEUR ARTISAN, PARTENAIRE DES MARCHÉS PUBLICS

Pour les élus, députés, maires, échevins et autres, le camionneur artisan, c'est le voisin qu'ils rencontrent dans leur rue ou leur municipalité et qui les salue. C'est celui qui connaît leurs besoins, qui partage leur quotidien, vit près d'eux et y investit des centaines de milliers de dollars en frais d'exploitation et en taxes. C'est aussi celui qui traitera leurs demandes en priorité. Il est un atout pour son milieu, dans lequel il générera des retombées économiques locales qui amélioreront la qualité de vie des concitoyens.

AGIR EST ENCORE UNE PRIORITÉ

Force est d'admettre que certains des dirigeants de nos organismes publics résistent encore à reconnaître tous les avantages de faire appel aux services des camionneurs artisans. La Société québécoise des infrastructures (SQI) que nous avons si bien desservie pendant plus de 15 ans et qui a décidé de nous tourner le dos, sans avoir à redire sur notre travail, il y a deux ans, en est un exemple éloquent.

REDONNER AU COURTAGE RÉGLEMENTÉ LA PLACE QU'IL DOIT OCCUPER AU NOM DE L'INTÉGRITÉ ET DE L'EFFICACITÉ

Il nous faut tous, unis, revenir à la force démontrée par nos fondateurs pour nous assurer de la survie de nos entreprises. Nous avons initié des actions afin de récupérer l'exclusivité du courtage dans les marchés publics, que nous avons perdue à la suite d'un jugement de la Cour supérieure. Nous avons l'obligation de mener à terme cet objectif.

Nous ne relâcherons pas nos efforts tant que ces deux objectifs n'auront pas été atteints.

LES ATELIERS AU CONGRÈS ANNUEL 2026

Durant notre congrès annuel, des ateliers qui sont déterminants nous permettront d'évaluer plus à fond la situation et, surtout, de définir nos stratégies pour les mois à venir.

ACTIONS AUPRÈS DES DÉCIDEURS

En terminant, je dois vous rappeler que l'année 2026 sera de la plus haute importance. En octobre se tiendront des élections provinciales. Il est essentiel que les gouvernants qui seront élus soient bien avisés de qui nous sommes, en quoi consistent nos services et quelles sont nos priorités.

Nous avons l'avantage d'être présents dans chacune des régions et des villes du Québec, ce qui nous donne la chance d'approcher les candidats et les élus. En plus d'offrir des services, chacun des camionneurs artisans est un électeur au service duquel agit un député ou un dirigeant municipal. Je vous demande donc d'être sensible à vos représentants municipaux, ainsi qu'aux candidats à l'élection provinciale et de vous efforcer d'entrer en communication avec eux.

CONGRÈS ANNUEL 2026

Les membres de l'équipe de l'ANCAI et moi-même seront heureux de vous rencontrer lors du congrès annuel qui se tiendra à La Malbaie du 23 au 26 avril prochain. Nous aurons alors l'occasion d'échanger avec les représentants des organismes de courtage et les camionneurs venus de partout au Québec.

Plus de 400 personnes sont attendues pour cet événement, dont le thème « 60 ans que ça roule, même quand ça brasse » reflète bien nos 60 années d'existence. C'est sous la thématique de la prohibition que nous célébrerons les 60 ans de l'ANCAI.

Je tiens à féliciter le comité organisateur provincial qui veille chaque année à faire de cet événement un franc succès.

Cette année, c'est l'équipe des Transporteurs en vrac de Charlevoix qui s'est jointe au comité provincial, afin de vous accueillir de façon exceptionnelle. Ils ont travaillé d'arrache-pied tout comme nos bâtisseurs l'ont fait pour l'ANCAI.

Je vous souhaite donc un excellent congrès.



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

CE QUE J'AURAIS AIMÉ SAVOIR

«Assis dans mon camion, moteur éteint, je prends quelques minutes avant de commencer ma journée. Une habitude que je n'avais pas, avant. Je regarde mes mains, marquées par les années, puis je lève les yeux vers la route devant moi.

Des routes comme celle-là, j'en ai vu passer toute ma vie. J'en ai transporté de la roche. J'en ai fait des allers-retours. À ma façon, comme bien d'autres chauffeurs de l'ANCAI, j'ai contribué à bâtir le Québec. Et aujourd'hui, je me dis que tout ça mérite d'être fait en sécurité.

Quand j'ai commencé, je voulais juste travailler. Faire ma place. Rouler, livrer et recommencer. Comme bien d'autres, j'apprenais sur le terrain, en regardant les plus vieux faire.

Ce qu'on me montrait, c'était comment travailler rapidement. Pas toujours comment travailler en sécurité. Je me rappelle avoir sauté des vérifications mécaniques importantes, pressé de partir, sans trop me poser de questions. Avoir travaillé sur des terrains instables. Avoir ignoré la fatigue qui s'installait tranquillement. À l'époque, c'était normal. Aujourd'hui, je sais que ce ne l'était pas.

Je prends quelques secondes pour vérifier que tout est en ordre. Maintenant, c'est un réflexe. Comme attacher ma ceinture ou prendre mes appuis en montant dans le camion. Chaque geste compte.

Ce que j'aurais aimé savoir, c'est que la routine peut devenir un piège. On pense connaître le métier. On pense avoir vu pire. On pense que «ça va aller». Mais c'est souvent là que ça bascule. On relâche l'attention, juste un instant. On saute une étape, on se dit que ce n'est pas si grave. Pourtant, c'est souvent dans ces petits écarts que les risques se cachent.

En 60 ans, le métier a changé. Les façons de faire aussi. Grâce aux efforts de toute une industrie et à des organisations comme l'ANCAI, la santé et la sécurité sont devenues essentielles, pas optionnelles. Aujourd'hui, on forme mieux. On encadre davantage. On parle des risques, ouvertement. Et surtout, on rappelle une chose simple : rien ne vaut une blessure.

Je regarde autour de moi. Le chantier commence à s'activer. Les camions arrivent un à un. Je pense aux plus jeunes qui commencent.

Ce que j'aurais aimé savoir, c'est que prendre le temps de bien faire les choses, ça ne fait pas perdre du temps, ça permet d'en gagner. Parce qu'un accident, lui, peut tout arrêter. Je pense aussi à tous ceux qui ont appris à la dure. À ceux qui ont vu, vécu, parfois payé le prix. Les 60 ans de l'ANCAI, ce n'est pas juste une question de temps. C'est une histoire d'évolution et de prise de conscience. De volonté de faire mieux.

Ce que j'aurais aimé savoir, c'est que la santé et la sécurité, ce n'est pas une contrainte. C'est ce qui me permet de revenir travailler demain.

Et ça continue. Le moteur démarre doucement. Une nouvelle journée commence.

Bien sûr, il y a encore tant de choses que j'aurais aimé savoir... mais il y a une chose que j'ai toujours sue : ce métier, je l'aime. Et je l'ai toujours aimé. Malgré les défis, les risques et les leçons apprises sur le tas, j'en suis fier. Chaque kilomètre parcouru et chaque chargement livré font partie de ce que je suis devenu. »

Daniel, Saguenay

Ceci n'est pas un vrai témoignage. Mais ça aurait pu. À l'occasion du 60^e anniversaire de l'ANCAI, j'ai voulu prendre un moment pour réfléchir au chemin parcouru en matière de santé et de sécurité dans le transport de vrac. Derrière les règles, les formations et les équipements d'aujourd'hui, il y a surtout des années d'expérience, d'apprentissage... et parfois d'erreurs.

En ce 60^e anniversaire, je souhaite saluer l'ANCAI et tous ceux qui ont contribué à son histoire. Soixante années de passion, de travail acharné et d'engagement pour le transport de vrac au Québec, ça se célèbre. Bravo à tous ceux et celles qui ont fait de cette organisation ce qu'elle est aujourd'hui.



ON EST EN mission prévention



VIA PRÉVENTION

60⁺
ans
ça se fête !

À l'occasion du 60^e anniversaire de l'ANCAI, nous souhaitons mettre à l'honneur ce partenariat historique en offrant **une programmation exclusive de formations et conférences gratuites** destinée à tous les membres de l'ANCAI.

UNE OFFRE SPÉCIALE POUR VOUS

Pour célébrer cet anniversaire marquant, nous proposons une série de conférences accessibles à tous, ainsi que des formations pratiques en groupes restreints, en ligne :

Conférences (gratuites – ouvertes à tous)

- Rage au volant — 5 mai à 18 h
- Coactivité : piétons et véhicules lourds — 12 mai à 18 h
- Nouvelles obligations en santé et sécurité au travail (RMPPÉ) — 21 mai à 18 h
- Heures de conduite et de repos — 26 mai à 18 h

Formations (gratuites – places limitées)

- SIMDUT — 6 octobre à 18 h
- Sécurité du conducteur de camions-bennes — 27 octobre à 18 h
- Règles de circulation des véhicules lourds sur les chantiers de construction — 5 novembre à 18 h

Une formule flexible et adaptée à vos besoins

Les formations sont offertes en petits groupes afin de favoriser les échanges et l'apprentissage concret.

Devant l'intérêt des membres, de nouvelles dates seront ajoutées au besoin.

Ensemble, pour des milieux de travail plus sécuritaires

Cette initiative spéciale reflète notre engagement commun à promouvoir des pratiques sécuritaires et à accompagner les entreprises du secteur dans leurs défis quotidiens. Parce que votre sécurité est au cœur de nos priorités, Via Prévention est honoré de souligner les 60 ans de l'ANCAI et de contribuer à cette étape importante, tout en se réjouissant de poursuivre cette collaboration pour les années à venir.

Pour vous inscrire, contactez notre agente de formation et d'information
Jacqueline Lapierre : 514 955-0454, poste 247
jacqueline.lapierre@viaprevention.com

SÉCURITÉ ROUTIÈRE



ERGONOMIE ET MANUTENTION



GESTION DE LA PRÉVENTION



NOUVEAUX ELLES TRAVAILLEUR·SES



RISQUES PSYCHOSOCIAUX



LÉSION PAR ÉQUIPEMENT



CHÛTES



En 1966, une poignée de pionniers jetaient la base d'une association dont l'objectif était de défendre les intérêts trop souvent bafoués des camionneurs artisans. Tout au long de son histoire, l'ANCAI a connu des périodes difficiles, mais elle a toujours réussi à se relever. Soixante ans plus tard, l'ANCAI demeure une association forte et unie, en bonne santé financière. L'Association poursuit sans relâche le même objectif qu'à sa fondation, soit de défendre les intérêts des camionneurs artisans et des petites entreprises de camionnage en vrac afin qu'ils puissent vivre décemment de leur travail. Les efforts de l'ANCAI ont permis de maintenir un réseau d'organismes de courtage à but non lucratif qui répartit équitablement le travail entre plus de 5 000 abonnés.

Les années précédant la fondation

Avant 1966, les camionneurs étaient exploités par les grands donneurs d'ouvrage. L'offre de camions dépassait souvent largement les besoins des entrepreneurs. Le statut de travailleur autonome des camionneurs artisans ne leur fournissait aucune protection. Le patronage était monnaie courante à cette époque. Le marché du camionnage en vrac pour le transport d'agrégats était dominé par les contrats du ministère de la Voirie. Les camionneurs qui avaient voté « du bon bord » obtenaient plus d'ouvrage.

En juillet 1965, l'Association provinciale des propriétaires de camion-basculé (APPCB) déclenche une grève. Ce débrayage entraîne la mise sur pied, par le gouvernement en août 1965, du **Comité d'étude de la cédule des justes salaires au sujet des taux de transport** (dit « comité Lippé »). Le rapport du juge Robert Lippé, livré en 1966, a servi de point de départ à l'élaboration de la réglementation dans le camionnage en vrac. Le rapport Lippé émettra 20 recommandations visant à réduire l'offre de camionnage, à



Alphonse Dufour devant le bureau du comté de Charlevoix, au début des années 1970. Encore aujourd'hui, le sous-poste de Charlevoix est le seul organisme offrant le service de carburant aux membres.



Le président Gérard Dubé, ainsi que les employés de bureau Manon Carrier et Jeannine Gingras, saluent les camionneurs qui circulent devant le bureau de l'ANCAI, lors d'une manifestation en 1980.

augmenter puis à stabiliser la demande de services de camionnage, et à encadrer davantage le fonctionnement et la surveillance du secteur. Dans un premier temps, le gouvernement ajustera le salaire des camionneurs. La plupart des recommandations du Rapport Lippé seront intégralement ou partiellement appliquées au cours des années suivantes, notamment la préférence régionale, la régularisation des permis et les grilles de taux.



1966: Naissance de l'Association

Au milieu des années 1960, des regroupements de camionneurs locaux, qui en avaient assez de la vieille formule de patronage, ont émergé un peu partout : Charlevoix, Missisquoi, Québec Métro, Lac-Saint-Jean, L'Abitibi, Joliette, La Mauricie, etc. Chacun de leur côté, ces regroupements avaient beaucoup de mal à se faire entendre auprès du gouvernement. Il existait bien quelques associations provinciales dans le temps, comme l'Association provinciale des camions à bascule, l'Association du camionnage du Québec, les Teamsters et la CSN. Cependant, les camionneurs artisans qui joignaient ces associations se retrouvaient vite désillusionnés. À la suite des recommandations du Rapport Lippé, en 1966, les regroupements régionaux ont commencé à avoir de l'intérêt pour créer une association provinciale forte.



La première grande manifestation provinciale de l'ANCAI s'est déroulée devant le Parlement de Québec en juin 1977.

Au début de 1966, après avoir été écarté par l'Association provinciale des camions à bascule, William Lemelin a entrepris de former un autre regroupement. Le 18 février 1966, 29 camionneurs se sont réunis au 4 rue Notre-Dame, à Montréal, pour fonder l'**Association nationale des camionneurs indépendants inc.** (ANCI). Ces personnes provenaient des comtés de Joliette, de Saint-Jean, de Missisquoi, d'Iberville, de Laprairie et de Taillon. La charte de l'Association nationale des camionneurs indépendants inc. est émise le 18 mars 1966.

L'assemblée générale annuelle du 8 mai 1966 marquera le véritable début de l'**Association nationale des camionneurs indépendants** en tant qu'association provinciale. Quelque 125 personnes assistaient à la réunion, dont Alphonse Dufour de Charlevoix. Une élection est convoquée pour tous les postes du conseil d'administration. Lucien Tremblay, le président fondateur de l'association montréalaise, ne s'est pas représenté. Oscar Tellier, de Shawinigan, est élu à la présidence, tandis que Alphonse Dufour est élu à la vice-présidence du secteur forêt. L'Association nationale des camionneurs indépendants, réunissant des camionneurs de l'ouest de la province, venait ainsi de s'allier au regroupement de Charlevoix.



Lors de l'assemblée générale du 18 avril 1967, le mot artisan est ajouté à la raison sociale, qui devient L'Association nationale des camionneurs artisans indépendants inc. (ANCAI). Cinq semaines après sa réélection à la présidence, Oscar Tellier démissionnait et Alphonse Dufour accédait à la présidence le 16 mai 1967. Sa première décision a été de transférer le siège social de l'ANCAI de Montréal à Québec.

La période de 1966 à 1971 est témoin de la longue et dure montée vers l'unité. Les dirigeants de l'ANCAI doivent partir en véritables croisades pour gagner des adeptes. La plupart du temps, ce travail se fait de façon bénévole, car la caisse de l'Association se trouve souvent à sec. De plus, ils ne sont pas toujours bien accueillis dans les comtés, les camionneurs ayant été fréquemment trompés par des entrepreneurs véreux dans le passé. Autre embûche, certains artisans sont déjà membres d'autres associations et ils hésitent à se joindre à une nouvelle organisation qui n'a pas encore fait ses preuves. Malgré tout, les dirigeants de l'ANCAI continuent à se battre et à répéter le même slogan: « Unissez-vous et l'on vous reconnaîtra! ». L'ANCAI prend vraiment son envol à partir de 1971, alors que 73 comtés, totalisant 5200 membres, rejoignent l'Association.

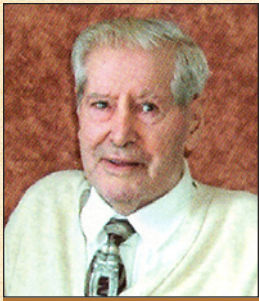
Le 29 juin 1973 marque une étape majeure dans l'histoire de l'ANCAI, avec l'adoption du Règlement 12 sur le camionnage en vrac. Ce règlement a mis en place les pièces de la réglementation moderne dans le camionnage en vrac, dont plusieurs éléments demeurent encore aujourd'hui.

NDLR: Dans l'édition janvier-février 2016 de *La Voix du Vrac* soulignant le 50^e anniversaire de l'ANCAI, nous avons présenté les faits marquants de l'histoire en les listant année par année. Ce numéro est disponible pour consultation sur le site de l'ANCAI. Pour cette édition de *La Voix du Vrac* consacrée au 60^e anniversaire, nous avons choisi une présentation différente en regroupant les faits marquants par thèmes.



M. Norman Hanigan fait partie des bâtisseurs de l'ANCAI. Il a d'abord contribué à la fondation de l'Association des camionneurs du comté de Missisquoi en 1965. Il faisait partie des fondateurs de l'Association nationale des camionneurs indépendants inc., le 18 février 1966. Il est le père de Stephen Hanigan, membre du sous-poste Missisquoi.





Oscar Tellier
1966-1967



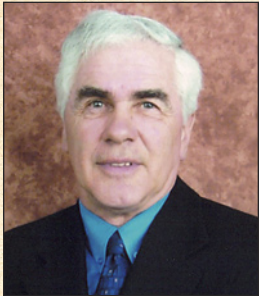
Alphonse Dufour
1967-1974



Lionel Nadeau
1974-1976



Gérard Dubé
1976-1982



Florian Lavoie
1982-1983



Gilles Giguère
1983-1986



Jean-Yves Morin
1986-1988



Clément Bélanger
1988-1997/1998-2011



Guy Laplante
2011-2017



Jean-Pierre Garand
1997-1998/2017-2023

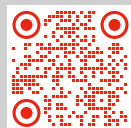


Tommy Charland
2023-

LA RÉFÉRENCE CANADIENNE EN SEMI-REMORQUES



manac.com



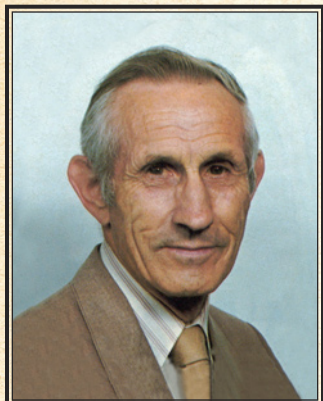
Découvrez
notre histoire!

manac
1966-2026



Au cours de sa longue histoire qui s'étend sur six décennies, de nombreux bâtisseurs ont contribué à faire de l'ANCAI une association incontournable dans le transport de gravier et de bois au Québec. *La Voix du Vrac* a choisi cinq dirigeants marquants pour leur contribution exceptionnelle au développement de l'Association, ainsi que pour la longévité de leur carrière. Quatre dirigeants sélectionnés ont travaillé pour l'Association pendant plus de 20 ans. Deux d'entre eux sont encore en poste.

ALPHONSE DUFOUR



Surnommé le « père de l'ANCAI », Alphonse Dufour a été un pionnier de la première heure qui a grandement contribué à faire de l'ANCAI une association provinciale. Dès 1965, M. Dufour, un transporteur de la région de Charlevoix, sillonne la province avec son groupe afin de réunir les camion-

neurs artisans de toutes les régions qui sont souvent victimes de patronage. Lors d'une assemblée tenue le 8 mai 1966, le groupe de pionniers de M. Dufour s'est uni au groupe de camionneurs artisans de l'ouest de la province, qui avait fondé l'Association nationale des camionneurs indépendants trois mois plus tôt. À la suite de cette assemblée, l'ANCAI est devenue une association provinciale

M. Dufour assumait la présidence de l'ANCAI de 1967 à 1974, puis la fonction de conseiller spécial auprès de la direction pendant quelques années. Il retourne à l'ANCAI pour occuper le poste de directeur général de 1983 à 1985. Travailleur infatigable, il a effectué maintes fois la tournée du Québec pour recruter de nouveaux membres. En 1970, alors que l'ANCAI connaissait des débuts difficiles, il enrôle M^e Jean-Marc Béliveau, un avocat réputé pour ses talents d'orateur, d'organisateur et de promoteur. Les efforts du duo ont porté fruit puisqu'un an plus tard, 73 comtés totalisant 5 200 membres, ont rejoint l'ANCAI.

Comme beaucoup de camionneurs à cette époque, M. Dufour faisait à la fois le transport de gravier en été et de bois en hiver. À ses débuts, l'ANCAI ne défendait que les camionneurs artisans qui transportaient du gravier. Il a largement contribué à l'intégration des transporteurs forestiers au sein de l'Association.

Le 16 juillet 2005, lors de la cérémonie célébrant son 65^e anniversaire de mariage, Alphonse Dufour a reçu la médaille de l'Assemblée nationale en reconnaissance de sa contribution significative à la défense des intérêts des camionneurs artisans au sein de l'ANCAI. Le père de l'ANCAI est décédé en 2009 à l'âge de 90 ans.

PIERRE BEAUDET



Acteur de premier plan dans toutes les grandes batailles de l'Association de 1975 à 2016, M^e Beaudet se retrouve en tête de liste de ceux qui ont le plus contribué à faire avancer la cause des camionneurs artisans, au cours des 40 années où il a évolué au sein de l'ANCAI. M^e Beaudet repré-

sentait en quelque sorte la mémoire de l'ANCAI, puisqu'il a été mêlé à toutes les décisions importantes de l'Association pendant quatre décennies. Ses connaissances approfondies des dossiers et son acharnement ont fait en sorte que ceux qui l'ont sous-estimé en ont payé le prix. Sa mémoire phénoménale était la qualité qui impressionnait le plus les gens. Tout le monde a une anecdote à raconter à ce sujet, qu'il s'agisse de numéros de téléphone, de noms de personnes ou d'événements sportifs. Il pouvait se présenter en cour sans aucun dossier, mais quand venait le temps de sa plaidoirie, le juge et la partie adverse étaient stupéfaits.

En avril 1975, M^e Jean-Marc Béliveau, alors l'avocat de l'ANCAI, invite M^e Beaudet à venir le rejoindre à son cabinet d'avocats de Québec. Il commence alors à prodiguer ses judicieux conseils à l'ANCAI. M^e Beaudet fait rapidement sa marque. Du 20 au 24 juin 1977, pendant que 2 500 camionneurs manifestent devant le Parlement, M^e Beaudet et les dirigeants de l'ANCAI parviennent à faire modifier le Règlement 112 afin de le rendre plus acceptable pour les artisans.

En avril 1985, les choses vont très mal à l'ANCAI. Les finances sont dans un état très précaire et le nombre de membres est passé à 1 700. Tout le personnel de l'ANCAI est mis à pied pendant deux mois et Gilles Giguère assume bénévolement la présidence. Les membres du CA approuvent le plan de relance soumis par M^e Beaudet axé sur les services aux membres et une structure de personnel minimale. On y implante un programme d'achat pour le carburant et les assurances. Son plan a permis de sauver l'ANCAI.

CLÉMENT BÉLANGER



Clément Bélanger s'est impliqué dès 1970 dans son Association de comté, dont il est devenu le président. Résidant à Cap-d'Espoir, une municipalité maintenant fusionnée à la ville de Percé, Clément Bélanger a exercé le métier de transporteur forestier en Gaspésie jusqu'en 2008, avant de se tourner vers le vrac. À cette époque, l'industrie

forestière connaissait de graves problèmes à la suite de la crise immobilière aux États-Unis qui a provoqué une grave récession à partir de 2008. Pendant qu'il occupait ses fonctions de président au bureau de Québec, c'est son frère Jeannot et son fils Richard qui conduisaient son camion. Chaque fin de semaine, Clément parcourait les 9 heures de route entre le bureau de Québec et sa résidence à Cap-d'Espoir. Les conditions météorologiques difficiles ne l'empêchaient pas de voyager, étant habitué à la conduite très exigeante de son camion en forêt.

Son tempérament combatif lui a rapidement valu d'être remarqué lors des assemblées provinciales dès les années 1970. En 1988, Clément entame un long mandat de 23 ans à la présidence de l'ANCAI. L'Association connaissait des difficultés dans les années 1980, à la suite des bouleversements causés par le Règlement 112. À son arrivée en 1988, l'Association ne comptait plus que 1 800 membres, alors qu'elle avait dépassé la barre des 5 000 membres dans les années 1970. Sous sa gouvernance, le nombre de membres est passé de 3 500 membres en 1995 à plus de 5 000 en 2011, au moment de son départ.

L'un des événements les plus mémorables sous sa gouverne a été le siège de 17 jours à Québec, en juin 1990. Plus de 2 000 camionneurs artisans de tous les coins du Québec sont venus avec leur camion pour revendiquer des conditions de travail essentielles à leur survie.

Toujours prêt à relever les défis difficiles, il n'a jamais cessé de lutter pour préserver les acquis durement obtenus et faire avancer la cause des camionneurs artisans. Il était en poste lorsque l'ANCAI a réussi à contrer les quatre tentatives de déréglementation du camionnage en vrac par le gouvernement survenues entre 1989 et 2011. Clément a quitté la présidence en 2011 en laissant une Association en très bonne santé et avec le sentiment du devoir accompli.

JEAN-PIERRE-GARAND



Jean-Pierre Garand a fait ses débuts au volant du camion de son père en 1979. Originaire de Saint-Hyacinthe, il a commencé à siéger au CA de son organisme de courtage dès 1984, en tant que représentant de l'entreprise de son père. Dès qu'il obtient son propre permis VR en 1988, les camionneurs l'élisent à la présidence de son

sous-poste, un poste qu'il occupera pendant 35 ans. En 2006, son fils Guillaume acquiert sa première inscription. En 2023, Jean-Pierre quitte la présidence de Poste de camionnage en vrac Région 06 pour en devenir le directeur de courtage. Cet important organisme englobe sept zones et 300 abonnés.

Jean-Pierre devient membre du CA de l'ANCAI en 1990, accède à la vice-présidence en 1991, puis est élu président en 1997. Des tensions entre deux groupes à l'ANCAI, liées au mode d'élection du président, l'ont poussé à remettre sa démission en 1998. À cette époque, le président de l'ANCAI était élu par les membres lors de l'assemblée générale annuelle, ce qui entraînait parfois des divisions au sein du mouvement. Ce mode de nomination a par la suite été modifié, afin que le président soit désormais nommé par le conseil d'administration. Depuis ce changement le climat est plus sain lors des assemblées générales des membres.

En 2003, Jean-Pierre revient au conseil d'administration de l'ANCAI et siège à l'exécutif dès l'année suivante. En 2017, il redevient président de l'ANCAI avec un fort appui. En 2023, il quitte la présidence pour occuper le poste de directeur de courtage de son organisme de courtage qui englobe sept zones.

Outre sa fonction de directeur de courtage, Jean-Pierre demeure un pilier important de l'organisation de l'ANCAI. Il assume le poste de conseiller auprès des organismes de courtage et fait encore partie de la direction de l'ANCAI. Ce camionneur artisan a acquis une vaste expérience au cours de ses 38 années en tant que président de son organisme, à la présidence de l'ANCAI et comme directeur d'un organisme de courtage comptant 300 abonnés. Ses connaissances approfondies du domaine du camionnage en vrac font de lui une ressource dotée d'une expérience inégalée au sein de l'Association.

GAÉTAN LÉGARÉ



Gaétan Légaré occupe le poste de directeur général depuis le 28 mai 1999. Son séjour à l'ANCAI ne devait être que temporaire, le temps d'aider la direction à conclure une entente sur le camionnage en vrac pour contrer les effets néfastes de la déréglementation de l'année 2000. Il est toujours en poste 27 ans plus tard. Sa

longue présence à la direction de l'ANCAI a apporté de la stabilité à l'Association. Son objectif a toujours été d'augmenter le nombre de services proposés aux membres et aux organismes de courtage, afin de rendre l'ANCAI indispensable. Il souhaite aussi faire en sorte que l'Association soit incontournable pour le gouvernement et les municipalités

Lorsqu'il a pris ses fonctions, il possédait déjà une vaste expérience de 27 années dans l'industrie du transport, dont trois ans en tant que directeur de la région 02. Gaétan a commencé sa carrière dans le camionnage en vrac en juin 1996, lorsqu'il est devenu directeur du Poste de la région 02. Son apprentissage s'est fait « à la vitesse grand V », puisqu'à peine un mois et demi après son arrivée en poste, le fameux déluge s'est abattu sur le Saguenay. Il dirige avec efficacité la répartition interzone de tous les camionneurs de la région 02, lors des travaux de reconstruction des routes, à la suite des pluies diluviennes qui avaient causé d'importants dégâts dans la région du Saguenay. Il travaille également en étroite collaboration avec Jean-Pierre Garand, qui s'occupait de la répartition inter-régions depuis le bureau de l'ANCAI. Jusqu'à 125 véhicules provenant des autres régions du Québec sont alors venus prêter main-forte aux 278 camions de la région 02.

Toujours en poste, il apporte une stabilité à la direction que l'ANCAI n'avait jamais connue depuis sa fondation. Ses connaissances approfondies des points de détail souvent complexes du *Règlement sur le courtage en services de camionnage en vrac* et des *Cahiers des charges et devis généraux* font de lui une ressource incontournable pour procurer un soutien aux dirigeants des organismes de courtage et pour mener les négociations avec le gouvernement. Ses talents d'orateur lui permettent de diriger avec brio les discussions lors des congrès et des conseils généraux de l'ANCAI.

À l'arrivée de Gaétan en 1999, l'ANCAI comptait à peine un peu plus de 2000 membres. Aujourd'hui, elle en dénombre 5 200. Une fois que l'entente sur le nouvel encadrement a été signée en 1999, l'ANCAI a commencé

à aller rechercher les sous-postes des régions dissidentes. En 2005, toutes les zones de courtage étaient revenues à l'ANCAI.

Parmi ses grandes satisfactions, il y a eu la participation de l'ANCAI comme intervenant à la Commission Charbonneau, pour affirmer que les organismes de courtage constituent une excellente protection pour les contribuables et un rempart contre les malversations.

La mobilisation de mai 2022 a une fois de plus démontré la force de l'Association. 1 700 camionneurs de l'ANCAI ont manifesté partout au Québec pour obtenir une meilleure compensation en raison de la hausse du prix du carburant. Cette mobilisation a bénéficié d'une couverture médiatique exceptionnelle. L'ANCAI a reçu un fort soutien de la part de députés de l'Assemblée nationale et de la population. Le dossier s'est finalement réglé à notre satisfaction.

Une autre importante victoire pour l'ANCAI dont il est fier a été l'obtention de la permanence de l'encadrement dans les services de camionnage en vrac, en 2018. Toutefois, sept ans après, beaucoup d'irritants persistent et les acquis perdus lors de la libéralisation du 50% de l'entrepreneur en 2012 font toujours aussi mal aux camionneurs de l'ANCAI. D'ailleurs, les membres ont de nouveau exprimé leur mécontentement lors de la grande manifestation de mai 2025, où 2 500 camionneurs artisans, en provenance de toutes les régions, ont convergé vers la ville de Québec. La libéralisation du 50% de l'entrepreneur en 2012 a entraîné beaucoup de tricherie, mais le gouvernement n'a jamais pris de mesures pour contrer le courtage illégal.

Selon Gaétan, un autre succès considérable pour l'association a été le lancement officiel de l'application monANCAI en 2019. La plupart des organismes de courtage utilisent maintenant monANCAI pour leur gestion. Autant les sous-postes, les camionneurs et les entrepreneurs qui emploient l'application se déclarent très satisfaits. Parmi ses autres réalisations importantes, on compte l'implantation du programme TAP (regroupement d'achats) et la mise sur pied d'un système d'assistance juridique très professionnel et efficace.

Gaétan représente l'ANCAI auprès de nombreuses organisations. Il siège notamment au conseil d'administration de Camo-Route, participe au comité consultatif des Contrôleurs routiers, ainsi qu'au comité spécialisé sur le camionnage en vrac de Via Prévention.

Gaétan se dit confiant pour l'avenir de l'ANCAI. La structure actuelle des organismes de courtage est un élément essentiel pour la protection des investissements publics réalisés dans le réseau routier et les infrastructures municipales. Il peut être fier de l'importante contribution qu'il a apportée à l'Association.

Partage de la route : on est tous responsables de notre conduite



Par le lieutenant
Jonathan Beauvais,
coordonnateur provincial
aux communications
pour Contrôle routier Québec



Avec l'arrivée du beau temps, véhicules lourds, automobilistes, motocyclistes, cyclistes et piétons partagent la route dans un contexte où la circulation est plus dense et où les imprévus sont plus fréquents. Pour les conducteurs et conductrices de véhicules lourds, cette période de l'année représente un défi accru qui exige une vigilance constante et une conduite irréprochable.

La conduite d'un véhicule lourd est complexe : la taille, le poids et la charge transportée l'influencent directement. De plus, les angles morts autour de ce type de véhicule sont plus grands et les distances de freinage sont considérablement plus longues.

Dans un contexte de circulation dense et de pression liée aux horaires, il peut être tentant de prendre des risques pour « gagner du temps ». Pourtant, plusieurs accidents sont causés par des comportements imprudents bien connus, notamment :

- rouler à une vitesse non adaptée;
- ne pas céder le passage;
- suivre de trop près;
- ne pas faire un arrêt obligatoire ou passer au feu rouge;
- effectuer un dépassement dangereux.

Or, chaque décision prise derrière le volant peut avoir des conséquences majeures, tant pour vous que pour les autres usagers, dont les plus vulnérables, comme les piétons et les cyclistes, qui sont moins protégés en cas de collision. Au cours des dernières années, tous accidents confondus, près de la moitié

des personnes tuées ou blessées sur les routes l'ont été en raison de comportements imprudents des conducteurs et conductrices.

En tant que conducteurs professionnels, vous avez un rôle clé à jouer. Votre expérience, vos connaissances et votre capacité d'anticipation font de vous des acteurs essentiels de la prévention des accidents. Une conduite calme, prévoyante et respectueuse des règles permet de réduire considérablement les risques, même lorsque les conditions sont difficiles ou que le comportement des autres usagers est imprévisible.

Par ailleurs, plusieurs comportements imprudents découlent de mauvaises habitudes développées au fil du temps. L'impatience, la frustration ou la colère peuvent rapidement mener à des prises de risques inutiles.

Prendre un moment pour réfléchir à ses habitudes de conduite est nécessaire. Il n'est jamais trop tard pour adopter des comportements responsables. Faire sa part d'efforts pour protéger tous les usagers et toutes les usagères de la route est essentiel. Parce qu'une collision impliquant un véhicule lourd est toujours lourde de conséquences pour toutes les personnes impliquées.



Société de l'assurance
automobile

Québec



L'ANCAI tiendra son 57^e congrès en avril 2026. Le congrès s'est tenu chaque année depuis 1967, à l'exception des années 2020, 2021 et 2022 en raison de la pandémie. Le congrès annuel a toujours été un événement crucial. Les différents ateliers offerts sont une occasion pour les dirigeants de faire un compte rendu des dossiers de l'heure et de définir les grandes orientations de l'Association grâce aux propositions des délégués. Les nombreux témoignages des camionneurs et du personnel de direction des organismes de courtage permettent d'avoir une idée claire des enjeux du camionnage en vrac dans les diverses régions du Québec. Les congrès se terminent toujours par la tenue de l'assemblée générale annuelle des membres



Les congrès dans les années 1970 avaient une tout autre dimension que ceux d'aujourd'hui. Entre 300 et 500 délégués assistaient au rassemblement annuel. L'assemblée générale annuelle se tenait le dimanche après-midi et accueillait parfois entre 1500 et 2000 personnes. De plus, une exposition sur le camionnage, qui se déroulait pendant le congrès, comportait entre 75 et 100 exposants au Centre des congrès de Québec. Ouverte à tous, l'exposition recevait jusqu'à 5 000 visiteurs.

Dans ces années-là, l'exposition était organisée par Publication Plus qui était aussi l'éditeur de *La Voix du Vrac*. Publié mensuellement, le magazine de l'ANCAI pouvait compter jusqu'à 120 pages dans ses plus grosses éditions. La récession du début des années 1980, ainsi qu'une forte



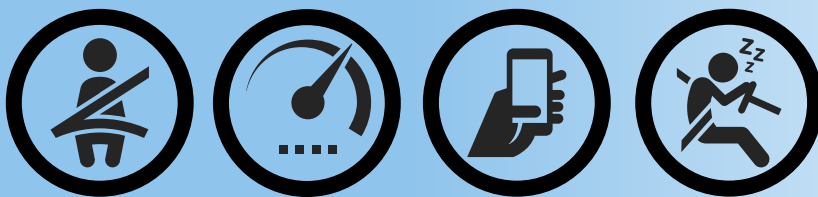
Exposition sur le camionnage se tenant à l'Auberge des Gouverneurs de Sainte-Foy, en 1974. Accueillant entre 75 et 100 exposants dans les années 1970, les expositions se tenaient habituellement à l'intérieur du Centre des congrès de Québec.

baisse du nombre de membres de l'ANCAI, a mis un terme à ces immenses congrès et expositions.

Dans les années 1980 et 1990, le congrès attirait environ 150 délégués. Depuis le milieu des années 2000, le congrès accueille entre 200 et 275 délégués. Soulignons que depuis les années 1970, les éditions du congrès ont toujours été accompagnées d'une exposition sur le camionnage. En 1988, les membres proposent la formation d'un conseil général pour permettre de mieux répondre à leurs attentes. Depuis ce temps, le conseil général se réunit toutes les années.



Le congrès se termine toujours par l'assemblée générale des membres.



VÉHICULE LOURD DE CONSÉQUENCES

La sécurité routière, nous pouvons tous y contribuer en adoptant de bons comportements au volant.



Société de l'assurance automobile

Québec





Le 18 février 1966, 29 camionneurs se réunissent à Montréal, pour l'assemblée de formation de l'**Association nationale des camionneurs indépendants inc.** qui regroupait des comtés de l'ouest de la province. La raison sociale a été enregistrée le 18 mars 1966. Le 8 mai 1966 marque toutefois le véritable début de l'ANCAI en tant qu'association provinciale. L'Association nationale des camionneurs indépendants, regroupant des camionneurs de l'ouest de la province, s'allie alors au regroupement de Charlevoix formé en 1965 par Alphonse Dufour.



En avril 1967, le terme « artisan » est ajouté à la raison sociale. Le regroupement sera désormais connu sous le nom de **L'Association nationale des camionneurs artisans indépendants inc.** ou encore sous l'acronyme ANCAI. Le premier logo date de cette époque. Il ne comprenait qu'un camion représentant le transport de gravier. La carte en arrière-plan signifiait que l'Association était provinciale.

Le président, Alphonse Dufour, comme plusieurs autres camionneurs, effectuait le transport de gravier en saison estivale et de bois en hiver. Peu à peu, l'ANCAI a commencé à défendre aussi les intérêts des transporteurs forestiers. C'est ainsi qu'en 1969, un camion de transport de bois a été ajouté au logo afin de représenter les deux types de membres.

En juin 1973, le mot « indépendants » est retiré de la raison sociale qui devient **L'Association nationale des camionneurs artisans inc.** Ce n'est plus le mot « indépendants », mais plutôt le mot « inc. », qui constitue le « I » de l'acronyme ANCAI.



En 2010, l'ANCAI modernise son logo, tout en conservant les deux camions et la carte du Québec du logo original. Le vert devient plus foncé et le jaune n'est plus utilisé. De plus, le « L » est supprimé de l'acronyme. L'ANCAI devient simplement **ANCAI**.

En 2024, l'ANCAI présente son nouveau logo, d'allure plus moderne. Son design minimaliste permet au logo de s'adapter beaucoup mieux à des usages multiples. Le « A » initial s'inspire des panneaux d'autoroutes. Le logo peut être utilisé dans l'une de ces deux couleurs : bleu profond ou vert vibrant. Il se décline en trois formats : la version principale, qui combine le symbole et le texte; l'icône, qui utilise uniquement le symbole; et le logotype ANCAI, composé des lettres.



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.

TRACKWEIGHT



RMT

1 866 233-9722 | rmtequip.com

Au cours de sa longue histoire, l'ANCAI a traversé de nombreux changements de réglementation. À de multiples reprises, elle a dû faire face à des menaces de déréglementation du camionnage en vrac. Tout au long du parcours de l'ANCAI, les camionneurs ont su se mobiliser dans des manifestations régionales et provinciales pour faire valoir leurs droits et obtenir des modifications à la réglementation. Sans cette grande solidarité affichée maintes fois lors de ces vastes démonstrations publiques, l'Association n'aurait pu célébrer son 60^e anniversaire.

1966

Le Rapport Lippé, déposé en 1966, faisait suite au Comité d'étude de la cédule des justes salaires au sujet des taux de transport mis sur pied par le gouvernement en 1965. Les 20 recommandations du rapport ont servi de point de départ à l'élaboration de la réglementation dans le camionnage en vrac. Au cours des années qui suivront, la plupart seront intégralement ou partiellement appliquées. Les principales recommandations visaient à instaurer la préférence régionale, à réduire l'offre de camionnage, à encadrer davantage le fonctionnement et la surveillance du secteur. Le Rapport Lippé préconisait également l'instauration d'une clause 75/25 pour les contrats du ministère de la Voirie, l'établissement d'une grille de taux par la Régie du transport s'appliquant aux contrats gouvernementaux et le contrôle de l'émission des permis.



1972

Bernard Pinard, ministre des Transports, reconnaît officiellement l'ANCAI comme l'Association représentant tous les camionneurs artisans du Québec (reconnaissance syndicale). C'est toute une victoire obtenue par l'ANCAI.

Le gouvernement adopte le projet de loi 23 qui crée la Commission des transports du Québec (CTQ). Elle a pour mandat de délivrer les permis et de fixer des taux minimaux pour le transport en vrac. La CTQ reconnaît l'ANCAI comme représentante de tous les camionneurs artisans.

1973

Le **Règlement 12** sur le camionnage en vrac, un prolongement du Rapport Lippé, est adopté le 27 juillet. Ce document accorde aux camionneurs artisans la fameuse clause

75/25 pour les matériaux granulaires au-dessus de la ligne d'infrastructure, ainsi que pour le transport du sel. Ce règlement établit la distinction entre le camionneur artisan (conduisant son propre camion) et l'entrepreneur (plus d'un camion). Avant 1973, les camionneurs de l'ANCAI pouvaient posséder deux ou trois camions, mais ils sont désormais considérés comme entrepreneurs au sens du Règlement.

C'est la CTQ qui fixe les taux et les tarifs de camionnage en vrac. Tout camionneur artisan ou entrepreneur doit détenir une attestation de la CTQ s'il veut continuer à effectuer du transport en vrac. Le **permis VR** sera délivré plus tard par la CTQ, après analyse du dossier de chaque camionneur.

1977

Lors d'assemblées générales tenues dans plusieurs régions, les camionneurs découvrent avec stupéfaction que certaines modifications avaient été apportées au Règlement 112 à leur insu. La notion de camionneur artisan disparaîtrait, de même que les structures d'associations de comtés. Le nouveau règlement traite de la formation de coopératives de camionneurs. Le ministre des Transports cédait ainsi à la pression exercée depuis plusieurs mois par les entrepreneurs pour abolir la distinction entre artisan et entrepreneur.

L'ANCAI organise sa première grande manifestation devant le Parlement de Québec. Du 20 au 23 juin 1977, près de 2500 camionneurs de toute la province protestent contre la décision du nouveau gouvernement d'abolir la distinction

monANCAI

c'est...



1977 – L'ANCAI organise sa première grande mobilisation devant le Parlement de Québec. Quelques 2 500 camionneurs de toute la province protestent contre la décision du nouveau gouvernement d'abolir la distinction entre artisan et entrepreneur et contre son intention d'augmenter le nombre de permis à 14 500.

entre artisan et entrepreneur et contre l'intention du gouvernement d'augmenter le nombre de permis à 14 500.

Après quatre jours, les camionneurs de l'ANCAI obtiennent gain de cause. Lucien Lessard, ministre des Transports, leur propose une refonte du Règlement 112 afin de rétablir la paix et d'unifier camionneurs et entrepreneurs. Les 16 points de l'entente stipulent notamment :

- le maintien de la clause 75/25 sur tous les travaux du MTQ;
- l'élargissement des secteurs de travail aux autres ministères;
- l'établissement de taux et de tarifs équitables;
- la priorité du premier camion;
- la reconduction de la clause d'Hydro-Québec;
- le droit de conserver les structures d'association.

Le nouveau règlement prévoit la création de postes d'affectation régionaux qui seront responsables de la répartition du travail.

1978

Création de la Régie de l'assurance automobile le 1^{er} mars qui deviendra en 1990 la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ). Les contrôleurs routiers ont commencé à patrouiller le 1^{er} janvier 1991.



1980 – Durant l'été, des manifestations ont lieu à travers toute la province afin que le gouvernement améliore la réglementation visant à augmenter les secteurs réservés aux camionneurs artisans pour le gravier et la forêt.

Le 26 avril, le nouveau Règlement 112 sur le camionnage en vrac est adopté. La charnière du règlement consiste en la création d'un poste d'affectation unique dans chacune des dix régions de transport en vrac. Les camionneurs artisans et les entrepreneurs sont désormais réunis. Les associations de comtés conservent leur autonomie de gestion. Les répartiteurs des postes doivent être indépendants.

1980

La modification du règlement sur le camionnage en vrac le 3 décembre amène la création des sous-postes et des zones de courtage, tels qu'on les connaît aujourd'hui. Les sous-postes pourront être aussi reconnus dans les régions où il n'y a pas de poste régional. Le rôle du poste régional se limite au courtage interzone et consiste à s'assurer que les sous-postes assument leurs obligations. De 1977 à 1980, la responsabilité de la répartition incombait au poste d'affectation régional.

1987

Le ministre des Transports, Marc-Yvan Côté, dépose le projet de loi 23 visant à donner un statut législatif à la clause 75/25. Cela signifie que plus personne ne pourra désormais contester cette clause devant les tribunaux.

1989

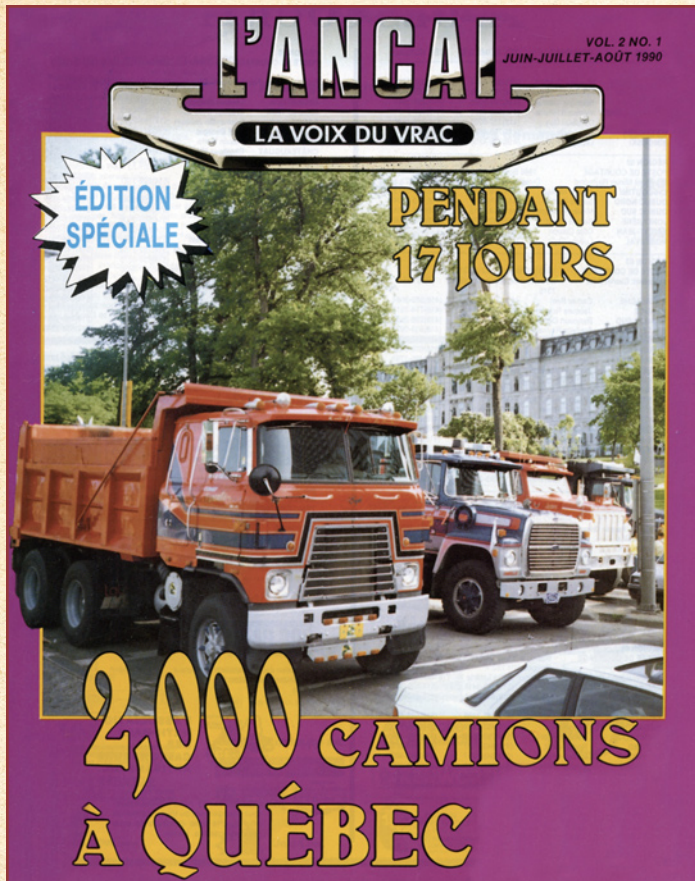
Le nouveau règlement sur le camionnage en vrac entre en vigueur. Il entraînera des changements majeurs. Deux sous-postes peuvent maintenant coexister dans une même zone. Il fallait que le règlement permette la création de plus d'un poste ou d'un sous-poste pour faire disparaître ledit monopole de l'ANCAI. Il y aura une période de maraudage avant l'émission des permis aux organismes de courtage.

1990

Le ton monte lors du congrès de Saint-Hyacinthe tenu en mai. Le nouveau ministre des Transports, Sam Elkas, ne donne pas suite aux engagements de son prédécesseur, Marc-Yvan Côté. Les 500 camionneurs présents à l'assemblée générale lancent un ultimatum : si le gouvernement ne satisfait pas à nos sept revendications d'ici trois semaines, il y aura une manifestation provinciale.

Du 5 au 21 juin, les membres de l'ANCAI entreprennent un siège de 17 jours devant le Parlement de Québec. Plus de 2 000 camionneurs artisans de tous les coins du Québec sont venus avec leur camion pour revendiquer leurs droits. Voici les sept revendications :

1. Légalisation des clauses d'Hydro-Québec et de la Société québécoise d'assainissement des eaux (SQAE);
2. Amélioration de la clause du MTQ qui incluait 50 % du transport des matériaux sous la ligne d'infrastructure, ainsi que l'asphalte ;
3. Opposition à ce que la charge axiale soit prise en compte pour les 10 et 12 roues ;
4. Le gel des permis tant sur le gravier qu'en forêt ;
5. Application efficace de la Loi. Mise en place de contrôleurs routiers. Surveillance du courtage illégal et du respect des taux.
6. Maintien des pouvoirs détenus par les organismes de courtage régionaux.



7. Reconnaissance de l'ANCAI. Application de la formule Rand permettant aux camionneurs d'une zone de décider à la majorité si tous les abonnés de leur sous-poste adhèrent à l'ANCAI.

Au terme de cette guerre d'usure disciplinée, l'ANCAI obtient 85% de ses demandes. Les camionneurs ont réussi à obtenir du gouvernement des conditions de travail essentielles à leur survie. Ils vont chercher 50% en volume de l'asphalte transporté et le maintien du gel des permis de vrac. La légalisation des clauses municipales, d'Hydro-Québec et de la SQAÉ est confirmée. La formule Rand n'est cependant pas accordée à l'ANCAI.

1992

Une belle victoire pour l'ANCAI. Hydro-Québec inscrira dans son cahier de charges une clause en faveur des camionneurs et des organismes de courtage, ce qui garantira du transport chez les fournisseurs en plus de ce que les camionneurs avaient déjà acquis.

1995

Le dossier CCQ de l'assujettissement du camionneur artisan conduisant son camion au décret de la construction, qui mobilisait l'ANCAI depuis deux ans, connaît enfin un dénouement heureux. Le gouvernement a adopté la Loi 46 en acceptant un amendement visant à exempter le camionneur artisan, qui conduit lui-même son véhicule, lorsqu'il va travailler sur un chantier de construction.

Le ministre fédéral de l'industrie, John Manley, fait parvenir une lettre au président de l'ANCAI garantissant que le camionnage en vrac ne serait pas déréglementé avant le

1^{er} janvier 1998. Ce délai a été obtenu après de nombreuses représentations de la part de l'ANCAI à Québec et à Ottawa.

1997

En décembre, l'ANCAI a finalement obtenu le report à l'an 2000 de l'entrée en vigueur de l'article 19 de la Loi-C-19 du gouvernement fédéral. Il s'agit d'une grande victoire pour les camionneurs de vrac du Québec.

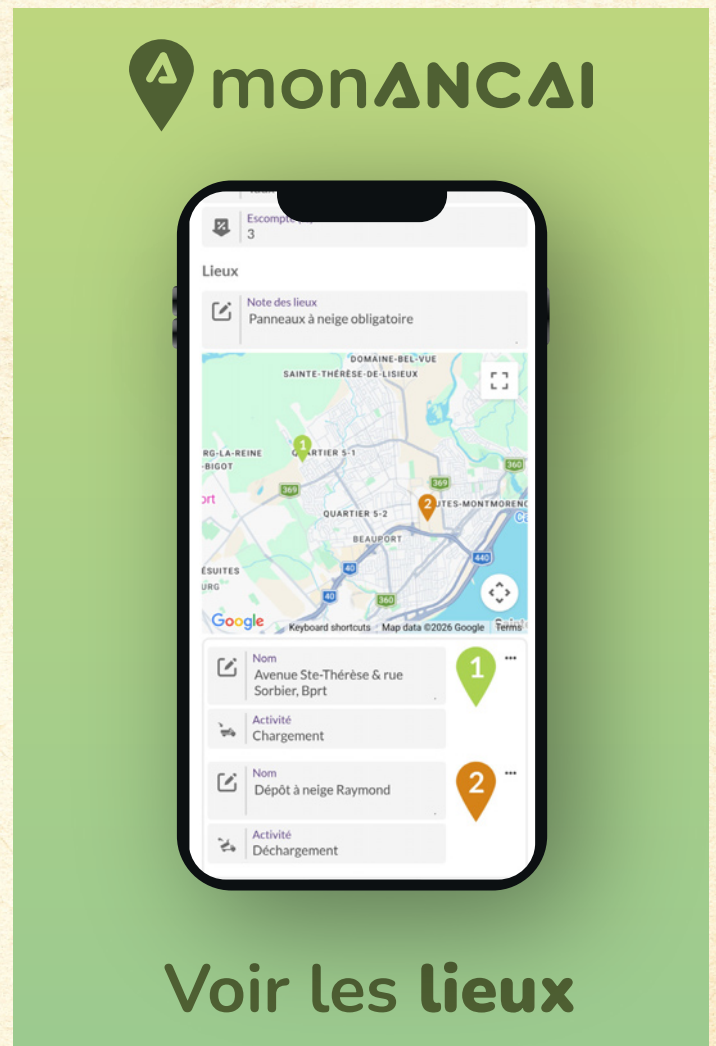
1998

Le 26 octobre, après trois jours de manifestation dans toutes les régions du Québec, la coalition ANCAI-CSD signe une entente avec le gouvernement du Québec. Ce dernier s'engage à reconnaître le statut des camionneurs-proprétaires et leur droit d'association. Le gouvernement s'engage également à proposer des solutions pour contrer les effets néfastes de la déréglementation.

1999

Le 18 juin, le projet de loi 71 est adopté. Les municipalités peuvent désormais inclure dans leurs contrats une clause préférentielle qui stipule que les abonnés d'un sous-poste peuvent participer aux travaux de camionnage en vrac, dans un pourcentage déterminé par la municipalité.

Le 14 octobre, l'ANCAI signe une entente historique avec le ministère des Transports qui maintient un encadrement



dans le camionnage en vrac jusqu'en 2007. Cet accord de sept ans est appelé à régir les propriétaires de camions à benne basculante dans la province, à la suite de la déréglementation fédérale du 1^{er} janvier 2000.

La Loi 89 modifiant la *Loi sur les transports en matière de camionnage en vrac* est adoptée le 17 décembre. Elle assurera, à compter du 1^{er} janvier 2000, l'encadrement des camionneurs artisans membres des postes de courtage sans but lucratif.

2000

La nouvelle législation canadienne qui déréglemente le transport entre en vigueur le 1^{er} janvier. Le courtage étant de juridiction provinciale, le MTQ a apporté des modifications au Règlement de camionnage en vrac pour contrer les effets de la déréglementation.

Voici les principaux changements :

- Les tarifs ne pourront plus être fixés par la CTQ. À titre de remplacement, le MTQ publiera des recueils de tarifs de référence ;
- Les permis VR disparaissent pour être remplacés par des inscriptions au Registre du camionnage en vrac administré par la CTQ ;
- Le nombre d'inscriptions au Registre du camionnage est gelé ;
- La clause 50/50, valide de haut en bas, remplace la clause 75/25 qui se limitait au transport de matériaux en haut de la ligne d'infrastructure.

2004

L'ANCAI remporte une victoire devant la Cour suprême concernant les marchés publics en février. La Cour suprême du Canada a en effet rejeté la requête du Regroupement des camionneurs indépendants (RCI) qui demandait la permission d'en appeler du jugement de la Cour d'appel du Québec, confirmant la position de l'ANCAI dans les marchés publics. Le jugement peut être appliqué à tous les courtiers illégaux qui œuvrent dans les marchés publics.

2006

En novembre, le commissaire de la CTQ rend une décision favorable aux organismes de courtage dans l'affaire Francoeur. L'entrepreneur prétendait qu'un organisme de courtage ne pouvait pas comptabiliser les journées travaillées dans les marchés privés. L'ANCAI et le poste de la Région 04 avaient soutenu le contraire, en affirmant que le contrat d'abonnement ne fait pas de distinction entre les marchés publics et privés.

Comme aucune entente pour le renouvellement des permis de courtage pour une période de cinq ans n'est intervenue avant la date butoir du 31 décembre 2006, le MTQ prolonge automatiquement les permis actuels jusqu'au 31 mars 2008. Finalement, il y aura des prolongations annuelles des permis de courtage jusqu'en 2011, année où une nouvelle entente sera signée.

2010

Le 16 décembre, après cinq ans de négociations intenses, le ministre des Transports, Sam Hamad, et l'ANCAI se sont entendus sur les modifications qui seront apportées au



2016 – 2 800 camionneurs se mobilisent pour aller remettre une lettre à leur député, à bord de leur camion. L'objectif était de maintenir l'encadrement dans le camionnage en vrac.



Règlement sur le courtage en services de camionnage en vrac. Cette entente assure la survie des organismes de courtage jusqu'en 2017. L'ANCAI a dû accepter à contre-cœur à ce que la clause 50/50 soit modifiée, afin de libéraliser le 50 % de l'entrepreneur.

2012

Les importants changements apportés à la *Loi sur les transports* et au *Règlement sur le courtage en services de camionnage en vrac* entrent en vigueur le 1^{er} janvier. Cette entente est valide jusqu'en 2017. Le nouvel encadrement accorde de nouvelles responsabilités de médiation et d'arbitrage à la CTQ.

2016

Le 9 mai, 2 800 camionneurs se mobilisent pour aller remettre une lettre à leur député respectif, à bord de leur camion. Cet événement bénéficie d'une très grande couverture médiatique dans toute la province. L'objectif était de maintenir l'encadrement dans le camionnage en vrac après la fin de l'entente prévue le 31 mars 2017.

Le 17 juin, le ministre des Transports, Jacques Daoust, s'engage à maintenir l'encadrement après le 31 mars 2017.

2017

Le 31 mars, un décret prolonge les permis de courtage en services de camionnage en vrac jusqu'au 31 mars 2018. L'ANCAI a reçu la confirmation du ministre des Transports, Laurent Lessard, que l'encadrement dans le camionnage en vrac sera maintenu après cette date et que celui-ci deviendra permanent.

2018

Le 22 mars 2018, l'encadrement sur le courtage en services de camionnage en vrac est devenu permanent. Dorénavant, les permis de courtage seront renouvelables tous les trois ans sur présentation d'une demande à cet effet à la CTQ. La procédure de renouvellement a été simplifiée.

Le 14 mai, 3 000 camionneurs ont pris part à une journée de mobilisation afin de sensibiliser la population et le gouvernement aux dangers de la corruption et de la fausse facturation découlant des modalités d'exécution des travaux du MTQ par les entrepreneurs. Cette action visait à paralyser les centres de services du ministère des Transports dans toute la province.



2022 – 1 700 camionneurs se sont mobilisés partout au Québec pour obtenir une meilleure compensation pour la hausse du prix du carburant. Les camionneurs obtiennent un fort appui.

2022

Le 19 mai, 1 700 camionneurs se sont mobilisés partout au Québec pour obtenir une meilleure compensation face à la hausse du prix du carburant. Cette mobilisation a bénéficié d'une couverture médiatique exceptionnelle. L'ANCAI a reçu un fort appui de députés de l'Assemblée nationale et de la population. Le dossier s'est finalement réglé à notre satisfaction. Le 27 mai, le gouvernement annonçait des mesures pour soutenir les camionneurs à la suite de la hausse vertigineuse du prix du carburant.

2024

Le Recueil des tarifs de camionnage en vrac 2024 du MTQ, publié à la fin de janvier, propose une augmentation du tarif horaire de 14,75%. L'ANCAI est satisfaite de cette augmentation qui se rapproche de l'objectif de 15% à 16% qu'elle s'était fixé. De plus, une majoration de 6,5% est applicable pour les chantiers de nuit, de fin de semaine et des jours fériés.



2025 – 2 500 camionneurs artisans, en provenance de toutes les régions, ont convergé vers la ville de Québec.

2025

Le 14 mai, 2 500 camionneurs artisans, en provenance de toutes les régions, ont convergé vers la ville de Québec. Les revendications de l'ANCAI portent sur les points suivants :

- Les camionneurs de l'ANCAI demandent que la Société québécoise des infrastructures (SQI) applique dès maintenant l'encadrement sur le courtage en services de camionnage en vrac dans ses contrats, comme elle l'a fait de 2009 à 2024 ;
- Les camionneurs demandent que seuls les titulaires d'un permis délivré par la CTQ soient autorisés à offrir des services de camionnage en vrac dans les marchés publics ;
- Les camionneurs demandent que l'encadrement sur le courtage en services de camionnage en vrac s'applique dans tous les marchés publics.



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



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



Camion de Lévis Bélanger dans les années 1940. M. Bélanger, un pionnier de l'Association des camionneurs du comté de Portneuf, est demeuré actif jusqu'au début des années 1980.

1980

L'ANCAI, qui regroupe plus de 1 800 transporteurs forestiers (85 % des transporteurs forestiers), soumet un mémoire sur la forêt. Dans ce document, l'ANCAI reproche au ministère des Transports de présenter un projet de loi qui n'est rien d'autre qu'un premier pas vers la déréglementation en forêt. L'ANCAI réclame que les compagnies forestières soient obligées de passer par les sous-postes pour leur confier 80 % du transport de bois en grume.

1987

Le 14 août, les transporteurs forestiers de la région 04 ont décidé de manifester leur mécontentement à Saint-Tite, comté de Lavolette. Ces camionneurs travaillent au même taux qu'en 1982, malgré l'inflation galopante des années 1980. Souvent, ils sont contraints de défier la loi en surchargeant leur camion. Ces transporteurs doivent travailler 16 heures par jour pour arriver. Les faillites s'accumulent.

1988

Le 11 octobre, la fixation des taux et tarifs par la CTQ pour le transport forestier est abolie afin de favoriser la libre concurrence dans ce marché. L'ANCAI trouve cette annonce renversante puisque la CTQ avait promis de proposer de nouveaux taux.

1991

Le gouvernement apporte des modifications à la *Loi sur les transports* qui ouvre la porte à l'instauration d'un contrat-type en forêt, une revendication de l'ANCAI depuis plusieurs



Transporteurs forestiers de l'ANCAI en 1977.

années. Le contrat-type établit les obligations et les responsabilités des parties dans le transport du bois non ouvré.

1999

Le 14 octobre, l'ANCAI et l'Association des manufacturiers de bois de sciage du Québec (AMBSQ) signent une entente de principe. Les deux regroupements ont convenu, qu'à compter du 1^{er} janvier 2000, un contrat de transport par véhicule lourd devra être signé entre un expéditeur et un transporteur forestier.

2000

Ça continue de chauffer en forêt. Le 31 juillet, 72 transporteurs forestiers de la Côte-Nord entament une grève de 11 semaines. Les mouvements de débrayage ont été initiés le 29 mai lorsque 150 camionneurs forestiers dans l'Outaouais ont cessé d'effectuer du transport durant sept semaines. Le 12 juin, les transporteurs du Saguenay-Lac-Saint-Jean ont emboîté le pas. Les camionneurs forestiers reprochent aux compagnies exploitant la forêt publique de ne pas appliquer l'entente provinciale de cinq ans, signée avec l'AMBSQ le 14 octobre 1999, ainsi que de refuser de payer de nouveaux taux horaires convenables.



2001

Le 30 juin, le contrat de transport forestier devient obligatoire pour toutes les entreprises du Québec qui emploient des camionneurs forestiers de l'ANCAI.

2008

Dans son mémoire, l'ANCAI déplore que le **Livre vert: La forêt, pour construire le Québec de demain** ignore complètement les transporteurs forestiers. Elle demande que le transport forestier suive les règles du MTQ. Les compagnies forestières devraient être obligées d'employer au moins 50 % de transporteurs forestiers locaux, membres d'un organisme de courtage.

2010

La Loi sur l'aménagement durable du territoire forestier (projet de loi no 57) est adoptée. L'ANCAI est inquiète de constater que ce projet de loi ne comprend aucune de ses demandes, telles que l'importance de renouveler le contrat forestier, la préservation du rang d'embauche et la réservation d'une partie du transport pour les camionneurs locaux, membres d'un organisme de courtage.

2013

Entrée en vigueur le 1^{er} avril du nouveau régime forestier québécois, balisé par la *Loi sur l'aménagement durable du territoire forestier* (projet de loi 57) adoptée le 23 mars 2010.

2023

Des feux de forêt d'une ampleur sans précédent s'abattent sur le Québec. Les superficies touchées dépassent 1,5 million d'hectares. La récolte du bois brûlé doit se faire rapidement avant que les insectes le ravagent.

2025

À la suite de critiques sévères de la part d'intervenants de divers milieux, la controversée réforme du régime forestier est jetée aux poubelles par le gouvernement en septembre.



2026

Les tarifs douaniers américains sur le bois d'œuvre sont majorés à 45 %. Ces tarifs astronomiques jumelés à la faible demande de bois de construction aux États-Unis font en sorte que la quasi-totalité des usines de transformation de bois québécoises sont devenues déficitaires. La cadence des fermetures temporaires et définitives d'usines s'accélère.



En juillet 2000, un long convoi provenant de Mont-Laurier est venu participer à une assemblée à Grand-Remous, dans l'Outaouais. 150 transporteurs forestiers de l'Outaouais ont fait une grève de sept semaines à l'été 2000.

FORMATION SUR L'UTILISATION D'UN TÉLÉPHONE INTELLIGENT

UN PROJET DE

SAMO ROUTE

COMITÉ SECTORIEL DE MAIN-D'ŒUVRE DE L'INDUSTRIE DU TRANSPORT ROUTIER

Cette formation vous permettra de mieux comprendre les fonctionnalités de base de votre téléphone intelligent. Formation offerte gratuitement uniquement aux membres de l'ANCAI et aura lieu près de votre bureau de courtage.

Inscription à votre bureau de courtage

Places limitées. Faites vite!

AVEC LA PARTICIPATION DE :



AVEC LA CONTRIBUTION FINANCIÈRE DE :



Les camionneurs artisans du réseau de l'ANCAI répondent toujours présents, 24/7, en cas d'urgence. Pratiquement toutes les années, des régions du Québec subissent des dégâts d'eau importants causés par des crues printanières, des orages violents et même des ouragans. Présents dans toutes les régions du Québec, de même que dans la plupart des municipalités, les artisans peuvent être mobilisés dans de courts délais pour réparer d'urgence les dégâts provoqués par les sinistres. Les membres de l'ANCAI sont fiers de pouvoir aider leur communauté en cas de sinistre.

Plus de 500 municipalités au Québec ont compris l'importance de soutenir l'économie locale en offrant des clauses d'embauche préférentielles aux camionneurs artisans résidant sur leur territoire. Elles savent qu'elles peuvent compter sur des transporteurs compétents et serviables en tout temps. De plus, les tarifs des camionneurs demeurent inchangés dans les situations d'urgence. Voici deux exemples de services d'urgence rendus par les camionneurs de l'ANCAI :



Jules Poulin, un camionneur artisan de La Baie, a perdu sa grange, ses silos, son garage et de la machinerie lors du déluge.

En juillet 1996, c'est le **déluge du Saguenay**, une catastrophe sans précédent au Québec. Plus de 200 millimètres d'eau sont tombés en 48 heures. Des camionneurs de l'ANCAI en provenance de partout au Québec viennent prêter main-forte aux transporteurs en vrac du Saguenay-Lac-Saint-Jean (région 02). Gaétan Légaré, directeur de la région 02 depuis à peine plus d'un mois, coordonne les mouvements de transports. Il bénéficie de l'aide du bureau de l'ANCAI pour la coordination provinciale. Jusqu'à 125 camionneurs de la province sont venus prêter main-forte aux 278 camions de la région 02.

Le samedi 27 avril 2019, 20 h, quelques minutes après que la **digue ait cédé à Sainte-Marthe-sur-le-Lac**, Marcel Soucy, agent d'affaires de la zone Deux-Montagnes, reçoit un appel. Il fallait d'urgence rassembler une équipe de camionneurs artisans pour transporter du gravier afin d'ériger une digue temporaire et de limiter les dégâts pour les sinistrés.



35 camionneurs de l'ANCAI ont été mobilisés, en quelques minutes, à 20 h un samedi soir à Sainte-Marthe-sur-le-Lac

En quelques minutes, l'agent d'affaires du Poste de camionnage en vrac Région 06 a réussi à réunir 35 camionneurs artisans. Ce genre de situation démontre l'efficacité des organismes de courtage du réseau de l'ANCAI à réagir en cas d'urgence. Les premières journées, les camions transportaient de la pierre concassée, 24 heures sur 24. Déjà le lundi matin, 25 000 tonnes avaient été transportées. Les camionneurs de l'ANCAI sont restés sur place pendant près d'un mois pour colmater la digue et réparer les dégâts.



Lors de la crise du verglas de janvier 1998, des camionneurs des régions sinistrées ont été mobilisés pendant quelques semaines pour le transport de branches cassées et le déglacage. Sur la photo, des camionneurs de l'ANCAI, issus de diverses régions du Québec, ont transporté bénévolement du bois aux sinistrés.



Le 6 juillet 2013, à 1 h 14 du matin, le déraillement au centre-ville de Lac-Mégantic de plusieurs wagons transportant du pétrole brut hautement inflammable a provoqué des explosions et un terrible incendie causant la mort de 47 personnes. Des camionneurs artisans en provenance de divers organismes de courtage de l'Estrie ont participé aux travaux de nettoyage.

Les membres de l'Association nationale des camionneurs artisans sont de véritables bâtisseurs du Québec. Depuis la naissance de l'ANCAI en 1966, ils ont contribué aux grands projets d'autoroutes, de barrages, de construction de lignes électriques, du métro de Montréal, de réfections d'aéroports, d'écoles, d'hôpitaux, d'infrastructures municipales, etc. Voici un photoreportage de quelques grands chantiers auxquels les membres de l'ANCAI ont participé.



Construction de barrages à la Baie-James (1988).



Construction du boulevard de la Capitale à Québec (années 1970).



Route 389 (2012)



Construction de l'autoroute 85 au sud de Rivière-du-Loup (2021).



Autoroute 73 en Beauce (2016).



Autoroute 50 en Outaouais (2010).



Échangeur Turcot, Montréal (2016).



Autoroute 30, Châteauguay (2011).



Autoroute 5, en Outaouais (2013).



Barrage La Romaine (2010)



Métro à Laval (2003)



BFL CANADA LANCE UN PROGRAMME D'ASSURANCE COLLECTIVE ET INDIVIDUELLE DÉDIÉ AUX MEMBRES DE L'ANCAI

En 2026, l'ANCAI franchira une étape importante : ses 60 ans d'engagement au service des transporteurs en vrac du Québec. Six décennies à défendre une industrie essentielle, à représenter ses membres avec rigueur et à bâtir un réseau solide qui fait aujourd'hui la force du transport en vrac partout dans la province. Cet anniversaire témoigne d'une histoire riche, portée par des femmes et des hommes passionnés, et d'une organisation qui a su évoluer avec son milieu.

En tant que partenaire de l'ANCAI, BFL CANADA est heureuse de célébrer cette étape à ses côtés et lui souhaite un très heureux 60^e anniversaire!

Dans une volonté commune d'offrir toujours plus de valeur aux membres, BFL CANADA est également heureuse d'annoncer l'élargissement de son offre à des services d'assurance collective et individuelle spécialement conçus pour les membres de l'ANCAI. Ces protections complémentaires viennent s'ajouter à l'expertise en assurance de dommages que BFL CANADA propose depuis plus d'un an, et visent à soutenir les transporteurs, leurs familles et leurs entreprises avec des solutions adaptées, accessibles et pensées pour leur réalité.

L'assurance collective chez BFL CANADA: un levier stratégique pour la performance des organisations

Dans un contexte où l'attraction et la rétention des talents, ainsi que la conformité réglementaire, représentent des enjeux majeurs pour les employeurs québécois, l'assurance collective ne peut plus être perçue comme un simple avantage social. Elle devient un véritable levier stratégique. Chez BFL CANADA, nous plaçons l'assurance collective au cœur d'une approche globale, flexible et durable, conçue pour soutenir à la fois les organisations et leurs employés.

Une entente avantageuse et exclusive pour les membres de l'ANCAI

BFL CANADA propose aux membres de l'ANCAI une entente exclusive avec Canada Vie, spécialement conçue pour répondre aux réalités des PME, des travailleurs autonomes et des professionnels du secteur du transport en vrac. Cette offre distinctive se décline en trois volets complémentaires:

1. Assurance collective pour les entreprises de trois employés et plus

Une solution structurée et accessible, incluant soins de santé, soins dentaires, assurance invalidité et assurance

vie. Elle facilite l'attraction et la rétention des employés tout en offrant un régime durable et compétitif.

2. Assurance invalidité individuelle

Une protection essentielle pour les dirigeants, travailleurs autonomes ou employés clés, permettant de sécuriser le revenu en cas d'invalidité. Elle s'intègre harmonieusement à une stratégie globale de protection financière.

3. Assurance santé et dentaire individuelle sur base collective

Une option hybride permettant aux travailleurs autonomes et aux petites structures n'ayant pas accès à un régime collectif traditionnel de bénéficier d'une couverture santé et dentaire à des conditions avantageuses.

Des régimes d'assurance collective réellement flexibles

Les besoins des organisations évoluent rapidement, tout comme ceux des employés. BFL CANADA propose des régimes flexibles et personnalisables, adaptés à la réalité de chaque entreprise, pour leur permettre d'ajuster leur offre selon leur budget, leur culture organisationnelle et la diversité de leur main-d'œuvre.

Grâce à des partenaires technologiques comme Goklaim, nous offrons:

- des régimes modulaires et flexibles;
- une gestion simplifiée des réclamations;
- une expérience des employés conviviale et moderne;
- une meilleure transparence des coûts.

Une approche globale: bien plus que l'assurance collective

Chez BFL CANADA, l'assurance collective s'inscrit dans une offre intégrée de services complémentaires visant à soutenir l'ensemble de la stratégie RH des organisations :

- santé et sécurité au travail (SST);
- gestion de l'invalidité et retour au travail;
- régimes de retraite collectifs;
- régimes enregistrés d'épargne-études (REEE).

Cette approche globale favorise la cohérence des programmes, améliore le mieux-être des employés et contribue à la performance organisationnelle à long terme.

Accompagnement dans la conformité à la Loi 27 au Québec

La Loi 27 modernise le régime de SST au Québec et impose de nouvelles exigences, notamment en matière de prévention des risques psychosociaux. Son entrée en vigueur progressive oblige les employeurs à :

- identifier et analyser les risques psychosociaux;
- intégrer ces risques au plan de prévention;
- mettre en place ou adapter les comités SST;

- garantir un environnement de travail sain et respectueux.

BFL CANADA accompagne les organisations à chaque étape : diagnostic, plan de prévention, gouvernance SST et intégration de pratiques durables.

Contactez-nous pour en savoir plus
Stéphane Marceau
Conseiller en régimes d'assurance collective
T. 438 258-2943
E. smarceau@bflcanada.ca

CAMIONS ET INSCRIPTIONS À VENDRE

STERLING 2000



Moteur Cat C15 475 hp, 693 000 km. Très bien entretenu, short block rénové en 2021, inspection déc. 2025. Inscription seule: 10 000 \$
AVEC ou SANS inscription au Registre de camionnage en vrac région 03.
Zone : Chauveau-Québec
Jocelyn : 418 563-2740

KENWORTH T800 2009



Moteur Cummins 385 hp, 661 638 km. Transmission Allison 3000. Inspecté fin novembre. Plusieurs composantes neuves: turbo, freins, pompe à eau, intake, air climatisé, chaufferette. 75 000 \$: le prix inclut le camion et l'inscription (négociable)
AVEC inscription au Registre de camionnage en vrac région 03.
Zone : Chauveau-Québec
Juvénal : ymorency@precal.org

Prix camion : 30 000 \$
AVEC ou SANS inscription au Registre de camionnage en vrac région 03.
Zone : Portneuf
Prix inscription : 10 000 \$
David : 418 802-4553

INSCRIPTIONS SEULEMENT

RÉGION 01

Aucune inscription à vendre.

RÉGION 02

Aucune inscription à vendre.

RÉGION 03

Zone : Portneuf
Germain : 418-284-3533

Zone : Charlevoix

Avec ou sans camion
418-665-5039

Zone : Charlevoix – Avec camion
418-435-2305

Zone : Chauveau-Québec
9 000 \$ Possibilité de Camion (camion tracteur)
France : 418-931-2922

Zone : Portneuf
Brigitte : 819 523-0017

Zone : Rivière-du-Loup
Tony : 418-551-4932

Zone : Sainte-Foy
10 000 \$
Éric : 418 808-4181

RÉGION 04

Zone : Arthabaska.
25 000 \$
Jacques : 819 -90-2552

Zone : Drummond
Claude : 819-314-1372

RÉGION 05

Brome
Sherer : 450-775-3746

Zone Frontenac
Patrick : 819 582-2834

Zone Missisquoi
Linda : 450 272-6294

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

Zone Missisquoi
Linda : 450 272-6294

Zone Sherbrooke
8000 \$
Jean-Alexandre : 819 574-2341

Zone Wolfe
Augustin : 514 293-5572

Zone Wolfe
Patrick : 819 352-3393

RÉGION 06

Zone Saint-Hyacinthe
10 000 \$
Guy : 450 771-8832

RÉGION 07

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

Zone Haute-Gatineau
Tommy : 819 334-2905

Zone Haute-Gatineau
Justin : 819 360-1971

Zone Labelle
10 000 \$ Possibilité de remorque basculante
Michel : 819 440-7795

Zone Papineau
12 000 \$
Raymond : 819 271-8087

RÉGION 08

Zone Abitibi-Est
Claude : (819) 856-7759

RÉGION 09

Aucune inscription à vendre.

RÉGION 10

Aucune inscription à vendre.

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

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 AVEC PERMIS RÉGION 03



Camion 12 roues inspecté, prêt à travailler.

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



Kenworth dévoile le C580 pour les applications extrêmes, successeur du C500

Le nouveau C580, le camion le plus robuste de Kenworth, est conçu pour résister aux applications les plus exigeantes. Le C580 remplace l'émblématique Kenworth C500 et renforce la position de Kenworth en tant que leader du secteur grâce à la gamme de camions utilitaires la plus complète du marché.

Conçu pour répondre aux exigences des applications hors route et des conditions de service les plus difficiles, le Kenworth C580 allie la robustesse éprouvée du châssis C500 au confort moderne, à la technologie et à l'intégration de la toute dernière plateforme de cabine Kenworth. La production du C580 devrait débuter en janvier 2027.

Le Kenworth C580 marque une nouvelle ère en matière de performances pour les travaux extrêmes. Il est en effet capable de tirer un poids combiné brut allant jusqu'à 1 million de livres (453 592 kg). Comme le C580 est le seul camion de sa catégorie sur le marché, Kenworth demeure l'unique constructeur à desservir les industries des travaux hors route et des travaux extrêmes.

Depuis 1972, le Kenworth C500 s'est forgé une réputation de camion spécialisé parmi les plus robustes et performants jamais construits. Il est devenu un incontournable dans des secteurs tels que les mines, l'exploitation pétrolière, l'exploitation forestière, le transport d'équipement lourd et les applications de tracteur routier – tant au niveau national qu'international – où les charges extrêmes, les terrains difficiles et les cycles de service continus sont la norme.

Le C580 est disponible en configurations à un ou deux essieux directeurs, avec des options d'essieux moteurs avant permettant des configurations 4x4, 6x6, 8x8 et 10x10. Les essieux à haute capacité supportent jusqu'à 20 tonnes (44 000 livres) sur les essieux directeurs doubles et jusqu'à 75 tonnes (165 000 livres) sur les essieux arrière tandem.

En Amérique du Nord, le C580 est équipé de série d'un moteur Cummins X15 conforme aux normes EPA, développant jusqu'à 605 chevaux et un couple de 2 050 lb-pi. Le C580 est doté de la gamme complète de transmissions

Kenworth, incluant des boîtes manuelles, des boîtes automatiques Allison séries 4000 et 6000 et, une première dans le segment des poids lourds, de la transmission automatisée Eaton Endurant XD Pro.

Le C580 dispose d'un module de refroidissement de grande capacité (1 780 pouces carrés) et est conçu pour supporter une puissance élevée en conditions stationnaires, en haute altitude et par fortes chaleurs. Les longerons du châssis, s'étendant sur toute sa longueur jusqu'à l'avant, permettent l'utilisation d'un système FEPTO pour des applications spécialisées. Les deux filtres à air ERA de 13 pouces, montés sur le capot et de série, offrent des performances supérieures, une maintenance aisée et le style Kenworth classique.

Cabine améliorée, robustesse éprouvée

Conçu pour les applications les plus exigeantes, le C580 offre le confort et les technologies modernes présents sur d'autres modèles Kenworth, comme le T880. Sa nouvelle cabine fournit une excellente visibilité, un pare-brise plus large, une inclinaison de capot optimisée et un espace accru entre les sièges par rapport à son prédécesseur. Un écran numérique personnalisable de 15 pouces affiche clairement tous les indicateurs et les informations essentielles, pour une conduite plus sûre et plus efficace. Les nouveaux phares à DEL chauffants sont de série sur le C580, améliorant la sécurité du conducteur en toutes circonstances.

Grâce à sa cabine à la pointe de la technologie, le C580 est la plateforme de choix pour les applications les plus exigeantes, aujourd'hui comme demain. Les systèmes avancés d'aide à la conduite (ADAS) améliorent la sécurité du conducteur, tandis que le système de diagnostic à distance TruckTech+ fournit des informations en temps réel sur l'utilisation et l'état des véhicules. Conçu pour durer, le C580 est doté de faisceaux de câbles extérieurs à double gaine résistants à l'abrasion, d'un capot et d'ailerons en tôle, de robustes traverses en cinq parties et d'une accessibilité et d'une facilité d'entretien accrues pour les composants, simplifiant ainsi l'installation de la carrosserie. Son architecture électrique commune avec les autres modèles utilitaires Kenworth permet une intégration aisée des prises de force, de l'éclairage auxiliaire, des commandes d'accélérateur à distance et des fonctionnalités spécifiques à la carrosserie.



Mack lance le tout nouveau modèle Keystone et un modèle Granite repensé

Mack Trucks a présenté deux nouveaux modèles de camions spécialisés, le tout nouveau Mack Keystone et le Mack Granite, entièrement repensé.

Ces lancements témoignent de l'engagement continu de Mack envers les applications spécialisées. Les deux modèles sont conçus pour offrir une sécurité accrue, un confort de conduite optimal et une robustesse renforcée, répondant ainsi aux exigences des chantiers et des routes.

Le Mack Keystone est conçu pour les travaux mixtes sur route et hors route.

Le nouveau Mack Keystone est un tracteur routier de classe 8 conçu pour les applications nécessitant à la fois des performances sur route et des capacités hors route. Conçu pour des secteurs tels que la construction, l'agriculture, l'exploitation forestière et le transport de bétail, ce camion se distingue par sa garde au sol rehaussée, sa suspension robuste et ses multiples configurations, lui permettant de s'adapter aux environnements d'exploitation les plus exigeants.

Le Keystone s'appuie sur l'héritage du Mack Pinnacle tout en intégrant des technologies et une architecture intérieure partagées avec les plateformes routières plus récentes de Mack, notamment le Mack Pioneer et le Mack Anthem, ainsi que le Granite récemment redessiné. Cette plateforme unifiée permet au Keystone d'offrir les mêmes systèmes de sécurité, équipements de confort et technologies de performance, tout en conservant la robustesse requise pour les applications professionnelles.

Le camion est propulsé par le moteur MP13 de Mack, développant jusqu'à 540 chevaux et un couple de 1950 lb-pi, associé à la transmission manuelle automatisée mDRIVE HD. Mack annonce que ce groupe motopropulseur permet une consommation de carburant jusqu'à 6% inférieure à celle du Pinnacle.

Le Keystone sera proposé en versions à essieu avant et à essieu arrière, avec plusieurs options de cabine, dont une cabine de jour et une cabine couchette. Les configurations d'essieu arrière comprennent 6x4, 8x4 et 8x6.

Le Granite a été entièrement repensé

Mack a également dévoilé une version entièrement redessinée de son camion utilitaire Granite, avec une nouvelle cabine, des systèmes de sécurité améliorés et des options de motorisation mises à jour.

Le nouveau Granite intègre Mack Protect, un ensemble de sécurité comprenant des systèmes radar et caméra avant ainsi qu'une couverture radar à 270 degrés avec détection côté conducteur et côté passager, une configuration que Mack affirme être une première dans le segment des camions utilitaires. Parmi les autres équipements de sécurité, citons un frein de stationnement électronique avec protection anti-déplacement et déverrouillage automatique, un éclairage DEL de série, des coussins gonflables latéraux en option et une fonction d'appel d'urgence automatique E911.

La toute nouvelle cabine est l'une des améliorations les plus importantes apportées au Granite. Plus grande que celle de la génération précédente, la cabine en acier galvanisé du camion fournit plus d'espace intérieur et une meilleure ergonomie pour le conducteur. L'aménagement intérieur a été conçu en collaboration avec des conducteurs professionnels, offrant ainsi un poste de conduite ergonomique, des écrans numériques modernisés et de nombreuses options de rangement et de montage d'appareils.

À l'instar du Keystone, le Granite est offert avec le moteur Mack MP13 développant jusqu'à 540 chevaux et 1 950 lb-pi, de couple, associé à une transmission automatisée mDRIVE améliorée pour des passages de vitesses plus rapides. Le camion peut également être configuré avec un moteur Cummins X10 et une transmission automatique Allison.

Pour les applications spécialisées nécessitant l'intégration d'équipements spécifiques, le Granite inaugure la dernière version de l'architecture électrique BodyLink de Mack, conçue pour simplifier les aménagements et prendre en charge les commandes programmables des équipements de carrossier.

La production du nouveau Granite devrait débuter en janvier 2027. Ensemble, le Keystone et le Granite témoignent de la volonté de Mack de moderniser sa gamme de véhicules utilitaires tout en préservant la compatibilité avec sa plateforme de classe 8.

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.

KENWORTH

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



NAPA

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

TRACTION

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.



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).

Québec annonce une « mini-réforme » du régime forestier

Pierre-Alexandre Bolduc, Radio-Canada
Publié le 24 février

Dans la foulée de la crise qui secoue l'industrie forestière, le ministre des Ressources naturelles et des Forêts, Jean-François Simard, annonce ce qu'il qualifie de « mini-réforme du régime forestier » pour soulager les scieries, entre autres.

Il espère que ces changements contribueront à éviter les fermetures d'usines et les pertes d'emploi qui se sont multipliées au cours des derniers mois.

Le gouvernement abolit d'abord la redevance annuelle pour les scieries. Le ministre estime que ce changement permettra d'injecter environ 20 millions de dollars supplémentaires par année dans les poches des scieries de la province.

Le ministre Simard compare cette redevance annuelle à une grosse carte Costco qui permettait aux entreprises d'avoir accès au bois québécois.

« On était la seule province canadienne à imposer ça, explique le ministre en admettant que les revenus du gouvernement diminueront de 20 millions de dollars en imposant cette mesure. Il fallait qu'on agisse pour soutenir notre industrie et la rendre la plus compétitive possible, notamment par rapport à l'Ontario. »

En place depuis 2013, cette redevance était dénoncée par l'industrie, qui demandait son retrait pour bénéficier des mêmes conditions qu'en Ontario.

Québec veut aussi réviser la tarification du bois de la forêt publique pour introduire un mécanisme plus flexible, basé sur un taux minimal et ajusté mensuellement selon la rentabilité moyenne des entreprises et les conditions de marché.

Plus de prévisibilité pour les entreprises

Québec abolit aussi son système d'enchères sur une partie du bois récoltable. L'ensemble des volumes de bois sera dorénavant attribué annuellement pour offrir plus de prévisibilité aux entreprises.

Les gens ne savaient pas s'ils allaient gagner une enchère, puis ils ne savaient pas à quel prix ils allaient gagner l'enchère, explique le ministre Simard.

Enfin, le ministre permettra la création de projets pilotes régionaux et locaux pour que l'industrie expérimente de nouvelles approches de la gestion forestière. Il pourrait ensuite s'en inspirer pour écrire un nouveau régime forestier.

Cette décentralisation-là, tout le monde en rêvait, même lors des consultations du projet de loi 97. Les gens l'avaient évoquée en commission parlementaire. Là, on nous la réalise, lance le ministre.

À la question sur la mise en place d'un nouveau régime forestier, le ministre soutient que sa priorité, depuis son arrivée en poste, est de mettre en place des mesures urgentes pour soutenir l'industrie.

Il espère que ces changements contribueront à éviter d'autres fermetures d'usines. C'est une des plus longues guerres commerciales qu'on ait jamais connues, puis on ne voit pas le jour où elle va s'arrêter malgré les revendications de Mark Carney.

Mises en chantier de logements stables aux États-Unis en 2025

par Madison's Lumber Reporter

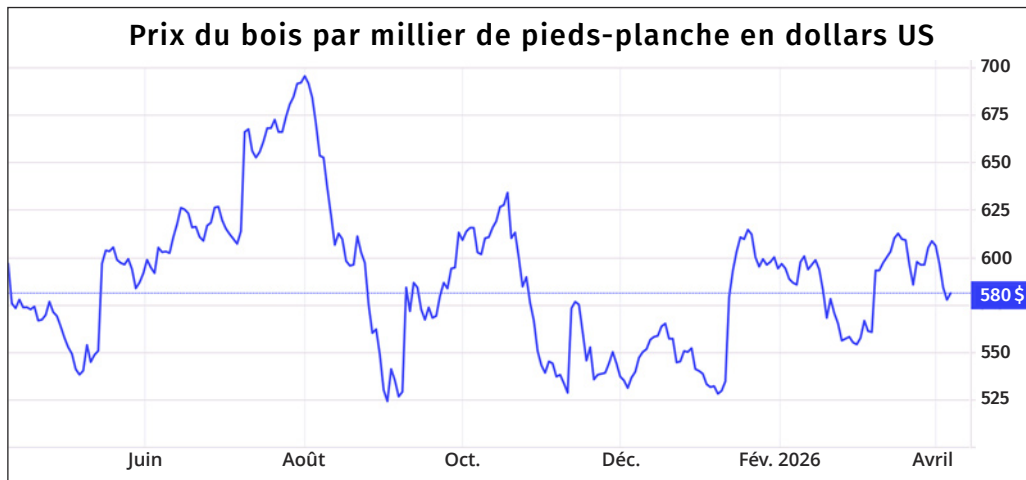
Le nombre total de mises en chantier de logements aux États-Unis est resté stable sur l'ensemble de l'année par rapport à 2024: 1 358 500 unités en 2025 contre 1 367 100 en 2024. Le secteur des maisons individuelles a toutefois baissé de 7%: 943 000 unités mises en chantier en 2025 contre 1 013 000 en 2024.

LE PRIX DU BOIS D'ŒUVRE SE STABILISE AUTOUR DE 580 \$^{US}

Depuis la mi-janvier, le bois évoluant dans une fourchette de prix de 560 \$ à 610 \$ par millier de pieds-planche. Toutefois, le prix est descendu rapidement de 609 \$ à 580 \$ dans la première semaine d'avril. La combinaison de taux d'intérêt élevés et du ralentissement de la construction résidentielle a fait chuter la demande plus rapidement que les scieries ne peuvent réduire l'offre. Par ailleurs, l'annonce, le 2 avril, de subventions de 2,1 milliards de dollars canadiens pour le secteur forestier canadien a

suscité des attentes quant à une plus grande disponibilité de bois, compen-

sant ainsi les risques de retards d'expédition dans le détroit d'Ormuz.



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) 986-2154	(418) 986-1451
MATANE	Steve Castonguay	(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	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	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	Alexandre Gargoura	(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	Maryse Barrette	(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 (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	-
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) 595-9060	(819) 595-8784
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	Chantale Dostie	(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 Béchard	(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

RÉGROUPEMENT DES TRANSPORTEURS FORESTIERS DU QUÉBEC

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

À LA MÉMOIRE D'ANDRÉ GENESSE



Le pionnier André Genesse entouré de ses fils Sylvain et Patrick. Les deux fils ont pris la relève de l'entreprise familiale et chacun possède une inscription au sous-poste.

M. André Genesse domicilié à Authier, en Abitibi-Ouest, est décédé le 9 mars 2026, à l'âge de 94 ans. Il laisse dans le deuil son épouse Claudette Boucher ainsi que ses enfants: Jean, Sylvain, Lise et Patrick; ses 10 petits-enfants et ses 18 arrière-petits-enfants.

Le Sous-poste de camionnage en vrac d'Abitibi-Ouest a maintenant plus de 55 ans et il doit sa longue existence à M. André Genesse, l'un des précieux fondateurs de l'organisme. C'est en juin 1970, après une discussion avec son frère Georges, lui-même affilié plus tard à l'organisme d'Abitibi-Est, que tous deux ont amorcé le recrutement de camionneurs propriétaires afin de lancer le mouvement associatif en Abitibi-Témiscamingue. Les conditions de travail de l'époque allaient souvent à l'encontre des droits des camionneurs artisans, qu'il jugeait primordial de défendre. André Genesse est l'instigateur de l'arrivée de l'ANCAI en Abitibi. En avril 1970, il entend à la radio qu'un mouvement cherchait à rassembler les camionneurs artisans à la grandeur du Québec dans le but de renforcer leur pouvoir de négociation avec le gouvernement.

C'est en octobre 1970 que l'organisme de courtage d'Abitibi-Ouest obtient ses lettres patentes, alors que le premier CA est élu avec M. Genesse à la présidence. Il a par la suite assumé cette fonction à la tête du Sous-poste de 1970 à 1977. Claudette Boucher, épouse d'André Genesse, exerçait les fonctions de secrétaire. Le premier bureau du comté Abitibi-Ouest a d'ailleurs été aménagé dans la maison du couple Boucher-Genesse, à Authier.

C'est au volant du camion Ford 1950 de son père que M. Genesse a débuté sa carrière de camionneur, à l'âge de 19 ans. Puis à 21 ans, il a acquis son premier camion destiné au transport de bois et de gravier. D'ailleurs, les entreprises André Genesse inc. et Les Transports Genesse et fils inc. sont encore membres de l'organisme à ce jour.

C'est avec un immense respect que les administrateurs, les membres et le personnel du Sous-poste de camionnage en vrac d'Abitibi-Ouest adressent leurs meilleures pensées à la famille de M. Genest. La mémoire de M. Genesse est imprégnée dans la création de notre organisme et il peut être fier de son legs à la région d'Abitibi-Témiscamingue.

NOMINATION À L'ANCAI

L'Association nationale des camionneurs artisans (ANCAI) est heureuse d'annoncer la nomination de Madame **Véronique Mercier** à titre de directrice du développement stratégique et des communications au sein de l'équipe.



Forte d'une expérience stratégique au ministère des Transports et de la Mobilité durable (MTMD), où elle occupait le poste de conseillère experte en camionnage en vrac et en transport routier des marchandises, Véronique possède une compréhension approfondie des enjeux réglementaires, politiques et opérationnels qui touchent directement notre industrie.

Détentrice d'une maîtrise en administration des affaires (MBA) de l'Université Laval, elle allie rigueur et vision organisationnelle au service du développement et du rayonnement de l'ANCAI et de ses membres. Dynamique et rassembleuse, elle possède dix années d'expérience dans le milieu associatif de la construction, notamment à l'ACQ-région de Québec où elle a su contribuer à développer un réseau fort au service de projets porteurs.

Grâce à son expertise gouvernementale, associative et académique, Véronique contribuera à renforcer le positionnement de l'ANCAI, à optimiser ses communications et à soutenir efficacement les dossiers stratégiques au bénéfice des camionneurs artisans.

Nous lui souhaitons beaucoup de succès dans ses nouvelles fonctions.

Tommy Charland, *président*
Gaétan Légaré, *directeur général*

BFL CANADA, PARTENAIRE EXCLUSIF DE L'ANCAI POUR LES ASSURANCES

BFL Canada est désormais le seul partenaire de l'ANCAI en ce qui concerne les divers programmes d'assurances offerts aux membres. Déjà partenaire de l'ANCAI concernant l'assurance de dommages aux véhicules, BFL CANADA élargit son offre à des services d'assurance collective et individuelle spécialement conçus pour les membres de l'ANCAI.

BFL CANADA propose aux membres de l'ANCAI une entente exclusive avec Canada Vie, spécialement conçue pour répondre aux réalités des PME, des travailleurs autonomes et des professionnels du secteur du transport en vrac. Cette offre distinctive se décline en trois volets complémentaires

Contactez-nous pour en savoir plus :
Stéphane Marceau
Conseiller en régimes d'assurance collective
T. 438 258-2943
E. smarceau@bflcanada.ca



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

