



LA VOIX DU VRAC

LE MAGAZINE DES TRANSPORTEURS EN VRAC

Volume 52, N° 1
FÉVRIER-MARS 2026

SPÉCIAL FORÊT

**PORTRAIT DU SECTEUR
DU BOIS D'ŒUVRE**

**PERSPECTIVES
D'AVENIR**



DANIEL LESSARD
CAMIONNEUR
ARTISAN
DEPUIS 50 ANS



BFL CANADA

Un partenaire de croissance
qui fait toute la différence!

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

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

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

E. ancai@bflcanada.ca



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

LA VOIX DU VRAC

COMMENTAIRES

- 4 MOT DU PRÉSIDENT
Une année de grands défis
- 6 PRESIDENT'S MESSAGE
A Year Of Great Challenges
- 8 MOT DU DIRECTEUR GÉNÉRAL
 - Congrès ANCAI
 - Formation des directrices et directeurs
 - Feuilles T4A et Relevé 1
 - Recueils de tarifs.
- 12 Daniel Lessard, camionneur artisan depuis 50 ans

SPÉCIAL SUR LA FORÊT

- 14 Portrait du secteur du bois d'œuvre
- 18 Perspectives d'avenir de la consommation de bois d'œuvre
- 20 Usines de transformation de bois
Les fermetures temporaires et définitives se multiplient
- 21 L'industrie forestière en 2022
Ce que révèle la grande enquête québécoise
- 22 NOUVELLES DE LA FORÊT

RUBRIQUES

- 10 SANTÉ ET SÉCURITÉ
Mon premier plan d'action
- 24 CHRONIQUE ASSURANCES
Formation obligatoire pour le permis de conduire de classe 1:
Une nouvelle ère pour l'industrie du transport au Québec
- 25 Camions et inscriptions à vendre
- 26 NOUVELLES DE L'INDUSTRIE
- 28 Liste des organismes de courtage en camionnage en vrac
- 29 NOUVELLES DE L'ASSOCIATION
Décès de deux motoneigistes
Les membres du sous-poste Pontiac sous le choc

Volume 52, N° 1
DÉCEMBRE 2026-JANVIER 2027

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.*



TOMMY CHARLAND

MOT DU PRÉSIDENT

UNE ANNÉE DE GRANDS DÉFIS

Mes premiers mots sont pour vous souhaiter ainsi qu'à tous les vôtres, une bonne année 2026. Que la santé, si importante, et la prospérité soient au rendez-vous.

Cette année commence dans l'incertitude politique, puisque des élections provinciales se tiendront en octobre 2026. Le Premier ministre François Legault a annoncé qu'il ne solliciterait pas un nouveau mandat. Quels que soient le résultat du scrutin et le parti élu, un nouveau Premier ministre, donc un nouveau gouvernement, sera en poste.

Nous devons aborder cette nouvelle année avec détermination et confiance. Notre action doit être continue, car nous avons encore des demandes urgentes concernant l'encadrement sur le courtage qui sont en traitement au ministère des Transports. Entre autres, nous avons la détermination de récupérer l'exclusivité du courtage dans les marchés publics, pour les organismes titulaires d'un permis délivré par la Commission des transports du Québec.

Les décisions gouvernementales au cours des dernières années, d'ouvrir l'excédent du 50 % du transport dévolu aux entrepreneurs à toute entreprise de transport; la position adoptée par la Société québécoise des infrastructures de ne plus inclure de clause sur le camionnage dans ses contrats, et ce, par choix et sans avoir fait la démonstration légale de ses motifs, sont inacceptables et douteuses quant à leur motivation.

Nous avons, tous en groupe, fait beaucoup d'efforts pour éveiller le Gouvernement et les élus à la nécessité de corriger ces erreurs qui s'attaquent à l'intégrité de l'argent dépensé ainsi qu'aux retombées économiques locales. Il est à espérer que le nouveau Premier ministre saura inculquer la sagesse que nous recherchons dans la gestion du courtage et des chantiers de construction dans les marchés publics.

Il est incompréhensible que le Gouvernement prenne des moyens détournés pour éviter d'appliquer ses propres politiques en matière de courtage. Ce faisant, il empêche la traçabilité de l'argent dépensé dans le camionnage en vrac.

MUNICIPALITÉS

Les municipalités sont nos partenaires depuis plus de 50 ans. Les camionneurs artisans membres de l'ANCAI ayant leur principal établissement dans la zone de courtage, donc dans la région où ils vivent, fournissent un service rapidement accessible et efficace. De plus, les quelque 8000 camions que possèdent nos artisans génèrent environ 800 millions de dollars en retombées économiques locales annuellement.

L'encadrement sur le courtage est constitué de telle manière que les prix payés pour le transport sont fixés par le recueil de tarifs du ministère et que la production de gaz à effet de serre est minimale en raison de la proximité du service fourni.

Nos membres assurent aussi la présence de nos équipements en tout temps, lors d'urgences causées par des événements naturels ou accidentels, lors de travaux donnés à contrat ou en régie ou lors des opérations de déneigement.

Les membres de l'ANCAI continueront en 2026 à assurer la sécurité civile à leurs concitoyens en offrant un service de haute qualité constamment disponible, aux municipalités, comme par le passé.

LES INVESTISSEMENTS MAJEURS

Le gouvernement fédéral a annoncé des investissements à travers le Canada, dont au Québec, et de nouvelles politiques qui totaliseront 1 000 milliards de dollars dans les 10 prochaines années. Une large part de ces fonds fédéraux sera octroyée dans le cadre de programmes bipartites avec le gouvernement du Québec. Ils viseront les municipalités et plusieurs organismes publics.

Plusieurs programmes conjoints Ottawa-Québec qui soutiennent le développement d'infrastructures ne se préoccupent pas des retombées économiques locales et de l'intégrité dans les dépenses en transport en n'incluant pas une clause sur le vrac dans les protocoles d'entente signés avec les bénéficiaires.

Depuis plusieurs années, nous demandons au gouvernement du Québec que ces programmes appliquent les politiques québécoises en matière de transport en vrac. Il en va de même des investissements du gouvernement fédéral dans ses aéroports comme l'aéroport de Montréal, ses ports de mer, les installations portuaires gérées par l'administration portuaire de Montréal, Contrecoeur ou ses bases militaires comme Bagotville.

Lorsque le gouvernement fédéral investit dans les infrastructures au Québec, les lois qui régissent la construction dans notre province s'appliquent, à l'exception de l'encadrement sur le courtage en services de camionnage en vrac. Nous devons donc accentuer nos interventions pour faire en sorte que, dans les années à venir, le gouvernement fédéral se plie

à la réglementation québécoise dans notre domaine d'activité.

LES GRANDS TRAVAUX

Les contextes économiques et politiques, incluant la géopolitique internationale, font en sorte que nous semblons entrer dans une ère de grands travaux pour répondre aux besoins des populations, en matière de transport, d'énergie, de défense nationale, de construction d'infrastructures et de logements.

Notre rôle est d'intervenir pour faire notre place, en continuant de démontrer à nos politiciens les avantages de confier aux camionneurs artisans, qui ont fait la preuve de leur efficacité et de leur importance depuis plusieurs décennies, le transport en vrac lors de la réalisation de projets dans les marchés publics.

LES ENTREPRENEURS

Nous devons aussi accentuer nos actions auprès des entrepreneurs qui sont nos partenaires de toujours. Nous avons débuté des approches auprès de certains d'entre eux et nous insistons sur l'importance pour les organismes affiliés à l'ANCAI de faire la promotion de leurs services auprès des entrepreneurs, dans toutes les régions du Québec.

Les nouveaux modes de construction collaboratifs et en partenariat pour les projets complexes adoptés par Québec vont être mis en application dans le cadre de grands travaux. **Dans ce contexte, il serait avantageux pour nous d'être associés à un projet avant même l'octroi du contrat, d'où l'importance d'être en contact avec les entrepreneurs.**

LE CONGRÈS DE L'ANCAI 2026

Nous aurons l'opportunité de discuter de ces enjeux majeurs lors du congrès annuel de l'ANCAI qui se tiendra à La Malbaie du 23 au 26 avril 2026. Nous comptons vous voir en grand nombre à cet événement qui constitue pour l'ANCAI, un grand rassemblement, tout en étant un élément essentiel pour définir nos orientations pour l'année qui vient.

C'est avec plaisir que je vous y rencontrerai.



TOMMY CHARLAND

PRESIDENT'S MESSAGE

A YEAR OF GREAT CHALLENGES

First, I would like to wish you and your loved ones a happy New Year in 2026. May you enjoy good health, which is so important, and prosperity.

The year begins amid political uncertainty, with provincial elections set to take place in October 2026. Premier François Legault has announced that he will not seek another term. Regardless of the election outcome and which party wins, there will be a new premier and, therefore, a new government.

We must approach the new year with determination and confidence. We must continue to take action, as there are still urgent requests regarding the brokerage framework being processed by the Ministry of Transport. Among other things, we are determined to regain exclusive brokerage rights in public markets for organizations licensed by the Commission des Transports du Québec.

The government's recent decision to open the 50% transportation surplus allocated to contractors to all transportation companies, and the Société Québécoise des infrastructures' decision to no longer include a trucking clause in its contracts, by choice and without having demonstrated the legal grounds for doing so, are both unacceptable and questionable in terms of their motivation.

As a group, we have made great efforts to alert the government and our elected officials to the need to correct these errors. These errors undermine the integrity of the money spent and the local economic benefits. Hopefully, the new premier will instill the wisdom we seek in managing brokerage and construction sites in public markets.

It is incomprehensible that the government would use roundabout measures to avoid applying its own brokerage policies. By doing so, the government prevents the traceability of money spent on bulk trucking.

MUNICIPALITIES

Municipalities have been our partners for over 50 years. ANCAI member truckers, who primarily operate in the brokerage area, i.e., the region where they live, provide fast, accessible, and efficient service. Additionally, the approximately 8,000 trucks owned by our members generate around \$800 million in local economic benefits annually.

The brokerage framework is structured so that transportation prices are set by the Ministry's Rate Compendium, and greenhouse gas emissions are minimized due to the proximity of the service provided.

Our members also ensure our equipment is available at all times, during emergencies caused by natural or accidental events, con-

tracted work, government-managed work, and snow removal operations.

As in the past, ANCAI members will continue to ensure public safety for their fellow citizens by offering high-quality, constantly available services to municipalities in 2026.

MAJOR INVESTMENTS

The federal government has announced investments across Canada totaling \$1 trillion over the next 10 years, including new policies and investments in Québec. A significant portion of these federal funds will be allocated through bipartite programs with the government of Québec. These programs will target municipalities and several public agencies.

However, several joint Ottawa-Québec programs that support infrastructure development fail to address local economic benefits or the integrity of transportation spending because they do not include a bulk clause in the memoranda of understanding signed with the beneficiaries.

We have been asking the Québec government for several years to ensure these programs comply with Québec's bulk transportation policies. The same applies to federal government investments in airports, such as Montreal Airport; seaports; port facilities managed by the Montreal Port Authority; Contrecoeur; and military bases, such as Bagotville.

When the federal government invests in Québec infrastructure, our province's construction laws apply, except for regulations on bulk trucking brokerage services. Therefore, we must step up our efforts to ensure the federal government complies with Québec regulations in our field in the years ahead.

MAJOR PROJECTS

Given the economic and political contexts, including international geopolitics, we appear to be entering an era of major projects to meet population needs in terms of transportation, energy, national defence, infrastructure construction, and housing.

Our role is to take action and make our mark by continuing to demonstrate to our politicians the advantages of entrusting bulk transportation to artisan truckers, who have proven their efficiency and importance over several decades when carrying out projects in public markets.

CONTRACTORS

We must also increase our efforts with contractors, who have always been our partners. We have begun reaching out to some of them, and we emphasize the importance for ANCAI-affiliated organizations to promote their services to contractors in all regions of Québec.

Québec's new partnership and collaborative construction methods for complex projects will be implemented in major projects. **In this context, it would be advantageous for us to be associated with a project even before the contract is awarded. This underscores the importance of maintaining contact with contractors.**

THE 2026 ANCAI CONVENTION

We will have the opportunity to discuss these major issues at the ANCAI annual convention, which will take place in La Malbaie from April 23 to 26, 2026. We hope to see many of you at this event, which is a major gathering for the ANCAI and an essential part of defining our direction for the coming year.

I look forward to seeing you there.



GAÉTAN LÉGARÉ

MOT DU DIRECTEUR GÉNÉRAL

Congrès ANCAI

Notre prochain congrès se tiendra du 23 au 26 avril 2026 au Manoir Richelieu, dans la belle région de Charlevoix. Pour la 57^e édition de notre rassemblement annuel, l'équipe expérimentée du comité du congrès provincial sera appuyée par la jeune équipe des Transporteurs en vrac de Charlevoix qui pourra apporter des idées nouvelles. En outre, l'équipe de Charlevoix prépare un banquet de clôture du samedi mémorable sur le thème de la prohibition, ainsi que des visites divertissantes pour les conjoint(e)s lors de la journée du vendredi. Quelque 200 délégués accompagnés de leur conjoint(e) sont attendus.

Cette année marque aussi le 60^e anniversaire de la création de l'ANCAI qui remonte à 1966. Nous profiterons du congrès pour souligner cette importante étape de notre Association. Le slogan du congrès 2026 est : « 60 ans que ça roule, même quand ça brasse! ». Ce slogan indique que l'ANCAI est toujours forte après six décennies, malgré les nombreux défis et embûches que l'Association a rencontrés au cours de son histoire.

Nous sommes actuellement en communication avec M^e Jean-Philippe Marois, le nouveau président de la Commission des transports du Québec, afin de préparer sa présence à notre congrès. Des invitations ont aussi été lancées à M. Jonatan Julien, ministre des Transports, ainsi qu'aux deux regroupements de municipalités, soit la FQM et l'UMQ, ainsi qu'à des personnalités locales de Charlevoix.

Les délégués assisteront à plusieurs ateliers au cours de la journée du vendredi et du samedi avant-midi. Parmi les sujets discutés, une place importante sera consacrée à la modernisation des règlements qui chapeautent les organismes de courtage. Les changements proposés concernent notamment le code de déontologie, les règlements généraux et les frais de courtage.

Également au programme, l'ANCAI fera un compte-rendu des négociations avec le gouvernement concer-

nant les dossiers importants. Lors du congrès, nous espérons pouvoir vous faire part de développements positifs dans les négociations qui visent à améliorer les services de camionnage en vrac, afin d'offrir de meilleures conditions de travail aux membres de l'ANCAI.

L'assemblée générale annuelle se tiendra le samedi 25 avril à 14 h au Manoir Richelieu. Cette assemblée est **ouverte à tous les membres** de l'ANCAI. Les états financiers de l'Association y seront présentés. C'est aussi l'occasion pour les participants de voter sur les diverses résolutions suggérées par les délégués lors des différents ateliers.

Il est possible pour les membres qui viendront à l'assemblée générale annuelle de demeurer sur place pour le banquet de clôture du samedi soir. Un forfait week-end est disponible au montant de 175 \$ par personne. Cela comprend le repas gastronomique du banquet du samedi, la soirée dansante et le brunch du dimanche matin. Vous pouvez également réserver une chambre au Manoir Richelieu au tarif préférentiel très avantageux de l'ANCAI.

Une exposition comportant une vingtaine de kiosques intérieurs, ainsi qu'une dizaine de camions et de remorques à l'extérieur, aura lieu du jeudi 16 h au samedi midi. Nous invitons les camionneurs de la région de Charlevoix à assister à l'ouverture officielle du congrès, jeudi à 17 h 30, et profiter de l'occasion pour visiter l'exposition.

Formation des directrices et directeurs

La formation des directrices et directeurs de courtage est toujours aussi populaire. Plus de 50 personnes assisteront à la formation de trois jours qui se tiendra du mardi 24 au jeudi 26 février à l'hôtel Le Bonne Entente à Québec. Il reste quelques places disponibles pour ceux qui veulent se joindre au groupe.

L'automne dernier, l'ANCAI a effectué un sondage auprès du personnel administratif des organismes de courtage afin de connaître leurs préférences quant aux

thèmes des formations. La programmation a été conçue autour des résultats du sondage. Cette année, une période de questions sera allouée à la fin de chaque atelier afin que les participants puissent demander des informations supplémentaires sur le sujet abordé.

L'après-midi du jeudi sera consacré à la formation monANCAI. On mettra surtout l'accent sur le nouveau module de facturation intégré à l'application. Ce module est très apprécié par les sous-postes qui l'utilisent, ainsi que par les entrepreneurs. Nous sommes heureux de constater que cette nouvelle fonction de l'application monANCAI accélère souvent le paiement aux camionneurs parce qu'il y a moins de papiers qui circulent.

Feuillets T4A et Relevé 1

Pour contrer la vague des « chauffeurs à rabais » dans le camionnage qui, souvent, ne possèdent pas les qualifications requises, les gouvernements fédéral et provincial exigent maintenant que les courtiers en transport émettent des feuillets d'impôts T4A (fédéral) et Relevé 1 (provincial) à leurs camionneurs.

L'ANCAI fournit présentement de l'information aux organismes de son réseau afin qu'ils puissent émettre ce type de relevés à leurs abonnés d'ici le 28 février prochain. Dans le cas des courtiers sans permis délivrés par la CTQ qui répartissent des camionneurs pour les entrepreneurs, ceux-ci devront émettre des relevés aux transporteurs correspondant au temps travaillé pour eux. Soyez assurés que nous allons les surveiller de près.

Recueils de tarifs

Pour 2026, le Ministère a appliqué la même méthode que les années précédentes pour l'indexation des tarifs dans ses recueils. Cette année, l'augmentation est de 0,86 %, étant donné que le prix moyen du carburant a diminué en 2025 par rapport à 2024. Advenant qu'au cours de la prochaine année, une fluctuation

mensuelle du prix du carburant diesel supérieure à 5 % se produise, les tarifs seront ajustés à la hausse ou à la baisse le mois suivant, selon les mêmes mécanismes utilisés par le MTMD au cours des dernières années.

Le calcul d'indexation des tarifs dans le camionnage en vrac est basé sur trois critères dans ces proportions approximatives : le coût de la vie : 50 % ; le coût de la main-d'œuvre : 20 % ; ainsi que le coût du

carburant : 30 %. Le Ministère a tenu son engagement d'ajuster les tarifs 2026 de ses recueils selon ces trois critères, comme pour les années précédentes. Les camionneurs constatent que ces tarifs ne reflètent pas la réalité d'aujourd'hui des frais d'exploitation d'un camion. Nous évaluerons dans les prochains mois la pertinence de demander au gouvernement de mener une nouvelle étude afin de déterminer les coûts réels d'exploitation d'un camion en 2026.



c'est...



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

MON PREMIER PLAN D'ACTION

Depuis le 1^{er} octobre 2025, les entreprises¹ de 19 travailleurs et moins² doivent élaborer et mettre en place un plan d'action en santé et en sécurité. Ce plan décrit les actions qui seront mises en œuvre pour contrôler les risques d'accidents du travail.

Cette nouvelle obligation soulève une question importante : comment faire ?

Il faut d'abord savoir que le plan d'action doit être spécifique à votre entreprise. Il doit tenir compte de votre réalité et de vos activités et être mis à jour au moins une fois par année. L'agente ou l'agent de liaison en santé en sécurité nommé par les travailleuses et les travailleurs doit participer à l'élaboration du plan d'action.

Le contenu minimal d'un plan d'action est présenté sur le [site internet de la CNESST](#). Deux types de contenu doivent être inclus : le contenu relatif à la démarche de prévention et celui relatif à l'organisation de la prévention.

Contenu relatif à la démarche de prévention

La démarche de prévention se compose de trois éléments.

1- L'identification des risques

L'identification des risques permet de reconnaître l'ensemble des risques auxquels sont exposés les travailleuses et les travailleurs de l'entreprise. C'est une étape essentielle pour la suite de la démarche.

Les risques sont regroupés en six catégories :

- Les risques physiques : bruit, électricité, vibrations, contraintes thermiques, pression, etc.
- Les risques liés à la sécurité : chutes, être frappé par un objet ou un équipement, pièces en mouvement, coupures, coincements, travail dans des espaces clos, etc.

- Les risques chimiques : incendies, explosions, intoxications, manque d'oxygène, brûlures chimiques, etc.
- Les risques biologiques : virus, bactéries, moisissures, agents allergènes, etc.
- Les risques ergonomiques : postures contraignantes, mouvements répétitifs, etc.
- Les risques psychosociaux : violence au travail, exposition à un événement traumatique, harcèlement au travail, etc.

Ces catégories doivent toutes être prises en compte lors de l'identification des risques.

Plusieurs méthodes d'identification de risques peuvent être utilisées. En voici quelques exemples :

- Accidents survenus dans l'entreprise ;
- Consultation des travailleurs et des travailleuses ;
- Statistiques d'accidents du secteur d'activité ;
- Outils de la CNESST ;
- Analyse sécuritaire de tâches, de postes de travail ;
- Documents d'information.

Normalement, il faut considérer plus d'une méthode pour s'assurer de couvrir l'ensemble des risques. De plus, si des [éléments d'un programme de santé au travail](#) sont applicables à votre entreprise, vous devez en tenir compte.

2- La priorisation et le choix des mesures

Il est difficile d'éliminer et de corriger tous les risques du jour au lendemain. C'est pourquoi il est important de bien évaluer lesquels devront être traités en premier. Par exemple, tout ce qui n'est pas conforme aux lois et aux règlements doit être immédiatement rectifié. Les [risques jugés prioritaires](#) par la CNESST doivent eux aussi être rapidement contrôlés.

1. Dans le texte, le mot « entreprise » est utilisé en remplacement du mot « Établissement ». Pour en connaître plus sur la notion d'établissement, consultez le [Guide sur l'approche par multiétablissements de la CNESST](#).

2. Si vous travaillez à votre propre compte et que vous souscrivez à la protection personnelle de la CNESST via votre cotisation à la CNESST, vous êtes visé par les mêmes obligations du [Règlement sur les mécanismes de prévention et de participation en établissement](#).

Une fois les risques à contrôler désignés, il faut trouver des mesures pour les prévenir. Le choix des mesures doit se faire selon la hiérarchie des mesures de prévention :

- 1. Élimination du danger à la source ;
- 2. Remplacement ;
- 3. Contrôle technique ;
- 4. Sensibilisation ;
- 5. Mesures administratives ;
- 6. Équipements de protection individuelle (EPI).

La hiérarchie des mesures de prévention est un concept clé en matière de prévention des accidents du travail. Il faut toujours privilégier des mesures qui permettent d'éliminer le danger à la source. C'est le moyen le plus efficace. Lorsque ce n'est pas possible, on peut « descendre » dans le type de mesure, sachant que plus on « descend », moins les mesures sont efficaces.

3- Le choix des mesures de contrôle

Les mesures de contrôle permettent de s'assurer que les corrections sont appliquées et demeurent en vigueur. C'est pourquoi elles doivent être identifiées dans le plan d'action. Deux types de mesures de contrôle sont à prendre en compte : les mesures de surveillance (p. ex. : supervision et inspection) et les mesures d'entretien (p. ex. : entretien préventif).

Le contenu relatif à l'organisation de la prévention

Le contenu relatif à l'organisation de la prévention concerne la manière dont les risques et les moyens de prévention sont communiqués aux travailleurs. On devrait y retrouver les éléments suivants :

- 1. Les équipements de protection individuelle ;
- 2. La formation et l'information ;
- 3. La politique de prévention et de prise en charge du harcèlement psychologique.

La forme du plan d'action

Il n'y a pas de format particulier prévu dans la réglementation. Le contenu est réglementé, mais pas la forme. Habituellement, le plan d'action est présenté sous la forme d'un tableau, avec les risques, les moyens de prévention, les responsables et les échéances. Pour vous inspirer, je vous suggère de consulter le [Guide de prévention en milieu de travail à l'intention de la petite et de la moyenne entreprise de la CNESST](#).

Faire un plan d'action et le faire « vivre » demande du travail, mais ce travail est important. Il permet de diminuer significativement les risques d'accident du travail. Et rassurez-vous, vous avez jusqu'au 1^{er} octobre 2026. D'ici là, si vous voulez plus d'information ou si vous avez besoin d'aide pour la réalisation de votre plan d'action, n'hésitez pas à communiquer avec mes collègues et moi.



Lundi 20/11/2026	Mardi 21/11/2026	Mercredi 22/11/2026	Jeudi 23/11/2026	Vendredi 24/11/2026
Temps	Temps	Temps	Temps	Temps
R034 ✓ 0.9	R036 ✓ 0.9	R002 ✓ 0.56 R192 ✗ 0.63	R001 ✓ 0.6	
R001 ✗ 0.5		R001 ✓ 0.63	R001 ✓ --	R002 ✗ --
R034 ✓ 0.8	R036 ✓ 0.85	R002 ✓ 0.47 R192 ✓ 0.63	R001 ✓ 0.6	R001 ✓ --
R033 ✗ 0.5		R002 ✓ 0.53 R192 ✗ 0.6	R001 ✓ 0.6	R001 ✓ --
		R001 ✗ 0.64	R001 ✗ --	
R020 ✗ 0.85		R001 ✗ 0.56	R023 ✗ 0.85	R024 ✗ --
R001 ✗ 0.5		R001 ✗ 0.64		R002 ✗ --
R001 ✗ 0.5				R002 ✗ --
R001 ✓ 0.5				R002 ✗ --
R001 ✗ 0.53				R002 ✗ --
		R001 ✓ 0.64	R001 ✓ --	

CHQC-260107-1-R001

Neige CAF 2025-2026 -C0191 Petit Village

CAF Neige 22h00

Québec Toutes catégories

Consulter les temps saisis
par mon courtier



DANIEL LESSARD, CAMIONNEUR ARTISAN DEPUIS 50 ANS

Daniel Lessard a commencé sa carrière de camionneur à l'ANCAI, il y a plus de 50 ans, à l'été 1975. Ce résident de Louiseville fêtera son 70^e anniversaire en mai prochain. Il est abonné aux Transporteurs en vrac de Maskinongé, un organisme de la région 04. Pour lui, le terme « camionneur artisan » garde tout son sens. Il a toujours conduit son camion. Son véhicule est son seul moyen de subsistance. Cela implique que, lorsque le travail était plus rare dans sa région, il n'hésitait pas à se déplacer dans les autres régions de la province afin d'obtenir un revenu annuel décent.

Histoire de famille

Daniel a suivi les traces de son père Bertrand, un pionnier de son Association. « J'ai commencé à conduire le camion de mon père sur la route dès l'âge de 16 ans, avant même d'avoir mes licences, et ce, malgré les protestations de ma mère ». Son père Bertrand et son oncle Victorin font partie des pionniers qui ont participé à la fondation de l'Association du comté de

Maskinongé dans les années 1960. L'Association a rejoint l'ANCAI au début des années 1970.

Michel, le fils de Victorin, est aussi devenu camionneur artisan en même temps que son cousin Daniel. L'entreprise familiale de son oncle Victorin, Transport J.M.V Lessard, est maintenant dirigée par Jean, le frère de Michel. L'entreprise est membre du sous-poste Maskinongé.

Camions

Daniel Lessard conduit actuellement un Kenworth 2011 qu'il a acheté de seconde main en 2017 pour remplacer son Freightliner 2003. Son camion actuel est équipé d'un puissant moteur de 500 chevaux et d'une transmission automatique Allison. Il s'agit de son premier véhicule équipé d'une transmission automatique. Daniel ne reviendrait pas en arrière avec une transmission manuelle. Il a acquis son Kenworth pour travailler pendant l'été 2017 sur le chantier de l'échangeur Turcot à Montréal.

Le premier camion de Daniel, acheté en 1975, a été un Chevrolet 10 roues 1967, équipé d'un moteur 366 à

essence, payé 4500\$. Il le remplace en 1978 par un GMC neuf équipé d'un moteur à essence de 427 chevaux. Par la suite, il a acquis un GMC Brigadier doté d'une remorque Pup à 3 essieux qui servait à transporter du sable dans les cimenteries de Montréal. Daniel s'est procuré ensuite un camion Volvo, suivi par son premier 12 roues, un Freightliner 2003, puis finalement son Kenworth 2011 actuel.



Le camion Freightliner 12 roues 2003 que Daniel a possédé de 2008 à 2017.

Daniel Lessard aime encore son métier. Il envisage de continuer sa carrière de camionneur artisan pendant quelques années, tant que sa santé le permettra. Depuis quelques années, il est devenu plus sélectif dans les affectations qu'il accepte. Il travaille rarement sur les quarts de nuit. Bien qu'il fasse encore du transport interzone dans les sous-postes environnants, il ne va plus travailler en région éloignée.

« Lorsque tu es membre d'un sous-poste rural comme Maskinongé, il y a souvent des années plus tranquilles. Pour obtenir un salaire décent, lorsque ton camion est ton seul revenu, tu n'avais pas le choix. Il fallait parfois que tu fasses ta valise pour la semaine pour aller travailler à l'extérieur », raconte Daniel. Il a déjà travaillé, entre autres, sur des chantiers dans les régions de Montréal et de Québec, au barrage Clova à Parent, ainsi que sur la construction de la route 175 dans la réserve faunique des Laurentides.

Daniel siège à son conseil d'administration depuis plus de 35 ans. Après avoir occupé la fonction de secrétaire, il est devenu vice-président lorsque son ami Noël Thibodeau a obtenu la présidence en 2008. Depuis, Daniel assiste à tous les congrès de l'ANCAI en compagnie de Noël et d'Anne Philibert qui célèbre cette année son 30e anniversaire en tant que directrice de courtage du sous-poste Maskinongé.

Une période faste

Daniel a eu la chance de débiter sa carrière pendant la période la plus faste du sous-poste de Maskinongé. De 1975 à 1979, les autoroutes 40 et 55 étaient en construction dans la région. Dans ce temps-là, on



Une direction du sous-poste stable depuis 2008 : Daniel Lessard, vice-président ; Noël Thibodeau, président ; ainsi qu'Anne Philibert, directrice de courtage.

travaillait tous les jours, y compris durant la saison hivernale avec le transport de neige à Montréal et le transport de sable vers les cimenteries. Les camionneurs de Maskinongé ont connu une autre période prospère dans les années 1990, à la suite de la construction d'usines d'épuration des eaux dans plusieurs municipalités.

En 1980, les camionneurs artisans entament des grèves rotatives dans toutes les régions pour démontrer au gouvernement leur mécontentement envers le Règlement du camionnage en vrac. C'est dans Maskinongé que la situation a été la plus chaude.

« En 1980, c'est dans notre comté que ça a le plus brassé », nous raconte Daniel Lessard qui a passé une soirée en prison avec 41 de ses confrères. La situation était particulièrement explosive dans Maskinongé parce que l'entrepreneur qui réalisait les travaux sur l'autoroute 40 refusait de payer toutes les heures travaillées aux camionneurs artisans.

À l'été 1980, les camionneurs mécontents du sous-poste décident de bloquer l'autoroute 40 à Louiseville. De plus, ils causent certains bris à l'équipement de l'entrepreneur. L'escouade anti-émeute est alors arrivée et tous les camionneurs ont été amenés au poste de la SQ, à Cap-de-la-Madeleine. L'entrepreneur a poursuivi les camionneurs pour 350 000 \$. Le règlement final a été de 88 000 \$.

Daniel Lessard a deux enfants, un garçon et une fille, et quatre petits-enfants. Son fils a choisi une carrière autre que le camionnage. Daniel Lessard déplore qu'en dehors des grandes villes, le nombre de vrais artisans qui conduisent leur camion soit sans cesse en décroissance. Il constate que c'est devenu très difficile pour un jeune de choisir le métier de camionneur artisan, en raison des coûts de départ très élevés pour acquérir un camion, et ce, sans connaître à l'avance ses revenus.

PORTRAIT DU SECTEUR DU BOIS D'ŒUVRE

PERSPECTIVES D'AVENIR

Par Alain Simard

Le Canada est le deuxième producteur mondial de bois d'œuvre. Il fournit 75 % des importations américaines et représente environ le cinquième du marché des États-Unis. Les États-Unis absorbent environ 50 % de la production canadienne. Le secteur forestier est un acteur important de l'économie canadienne. En 2023, ce secteur employait directement 200 000 personnes.

Selon les données de la Fédération des producteurs forestiers du Québec, le secteur forestier québécois fournissait 57 300 emplois directs au Québec en 2024. Depuis 2001, le secteur forestier québécois traverse une profonde mutation structurelle (*figure 1*). En 2001, la filière comptait près de 95 200 emplois. Depuis, ce nombre a baissé de 40 %. En 2024, la fabrication de produits en bois demeure le principal employeur (29 500), suivie par le secteur des pâtes et papiers (18 100) et celui de l'exploitation forestière et des activités de soutien (9 700).

L'amélioration de la productivité grâce à la modernisation et à l'automatisation explique en grande partie la diminution du nombre d'emplois. Lors de la crise forestière de 2008, le nombre d'emplois a chuté de 22 % au cours des

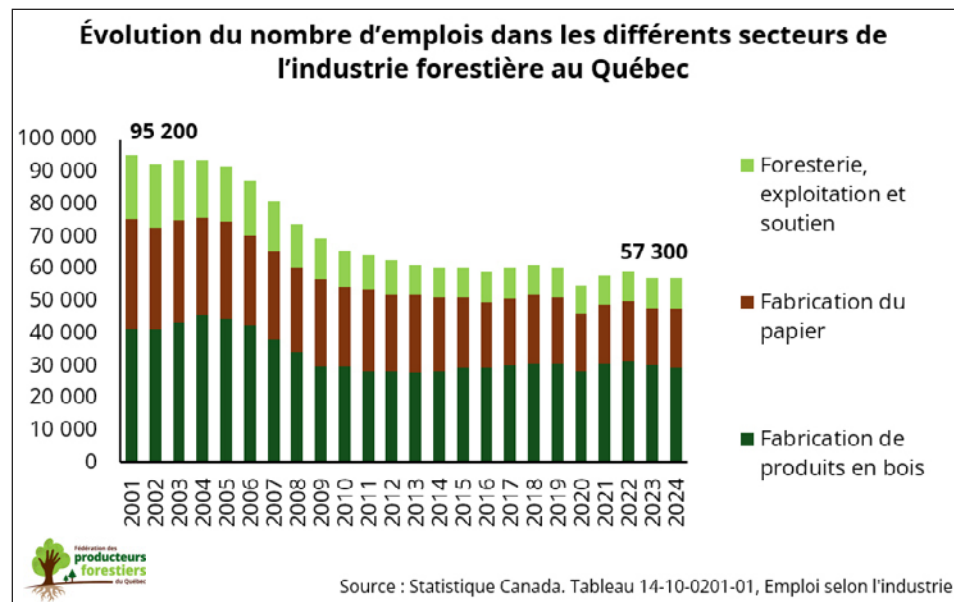


FIGURE 1

cinq années suivantes. En 2020, ce sont 9,4 % des emplois qui ont été effacés en l'espace d'un an, quoiqu'une reprise ait eu lieu l'année suivante (+6,0 %). Ces crises ont accéléré la restructuration du secteur forestier. Chaque épisode a entraîné des fermetures d'usines et des pertes d'emplois, mais aussi des efforts d'adaptation.

ÉVOLUTION DU PRIX DU BOIS D'ŒUVRE

À la fin de janvier 2026, le prix de vente du bois d'œuvre était à 600 \$ US (825 \$ CAN). En 2025, le prix a varié entre 525 \$ et 700 \$ US. Sur une période de 10 ans, le prix a varié de 225 \$ en février 2016 à 1700 \$ en mai 2021 (*figure 2*).

Les producteurs de bois d'œuvre perdent déjà de l'argent, et ils en perdront davantage en raison de la hausse récente de la taxe sur les importations de bois d'œuvre canadien imposée par les États-Unis. Rappelons que les droits de douane sur le bois d'œuvre livré aux États-Unis totalisent désormais un impressionnant 45,19 %. Le prix du bois d'œuvre devra augmenter considérablement pour que les usines canadiennes redeviennent rentables.

MISES EN CHANTIER

De façon générale, les mises en chantier au Canada sont en hausse depuis 1990, malgré quelques baisses passagères liées à des ralentissements

cycliques de l'économie. Cela a comme résultat que la demande de bois d'œuvre est en progression au Canada depuis les 35 dernières années (*figure 3*). En 2025, il y a eu 259 028 mises en chantier de maisons, soit une augmentation de 5 % par rapport à 2024 (245 367 unités).

Le constat est très différent aux États-Unis (*figure 4*). Depuis 2007, il n'y a eu aucune année où le nombre de mises en chantier a été supérieur à celui de la période faste antérieure à 2006, malgré une augmentation appréciable de la population américaine.

CONSOMMATION ET PRODUCTION DE BOIS

Depuis 2008, la consommation totale de bois d'œuvre au Canada et aux États-Unis n'a jamais atteint le niveau d'avant cette date (*figure 5*). Cela signifie qu'il y a un bon potentiel de croissance de la demande de bois dans les prochaines années si les conditions s'avèrent favorables.

Si l'on exclut la période exceptionnelle de 2008 à 2015 liée à la crise immobilière, la consommation américaine de bois d'œuvre est environ 4,5 fois plus élevée que celle du Canada

Bien que les mises en chantier aux États-Unis n'aient jamais atteint le niveau d'avant 2007, la production américaine actuelle de bois d'œuvre est comparable à celle d'avant 2007 (*figure 6*). Cela explique pourquoi les volumes d'exportations canadiennes de bois aux États-Unis sont en pente descendante depuis plusieurs années (*figure 7*).

Sans doute, les droits de douane imposés par les États-Unis contribuent à cette diminution. Toutefois, il faut tenir compte d'un autre facteur non négligeable. Les importations américaines de bois d'œuvre en provenance de pays autres que le Canada ont atteint des niveaux records ces dernières années (*figure 8*). De 2020 à 2025, ces volumes annuels d'importations ont été en constante progression. Ils équivalent maintenant au tiers des exportations canadiennes vers les États-Unis (*figure 9*). Les autres pays exportateurs de bois vers nos voisins américains ont

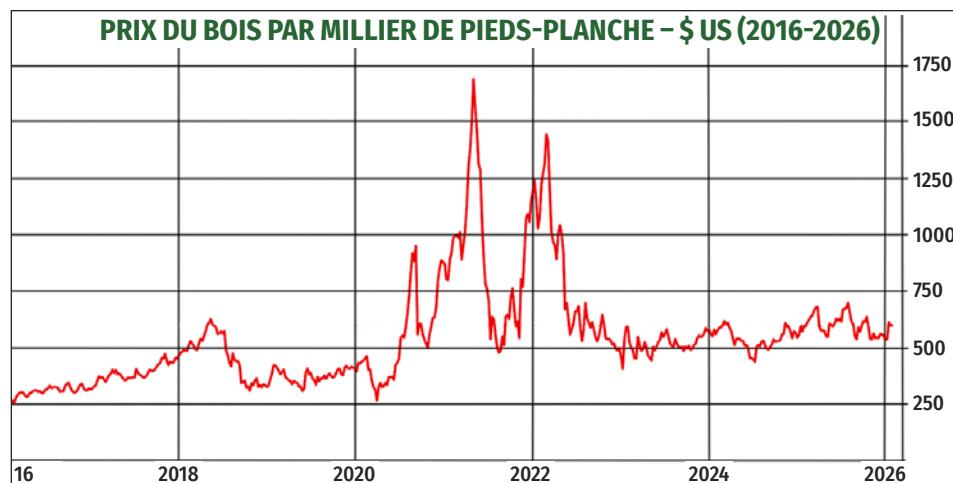


FIGURE 2

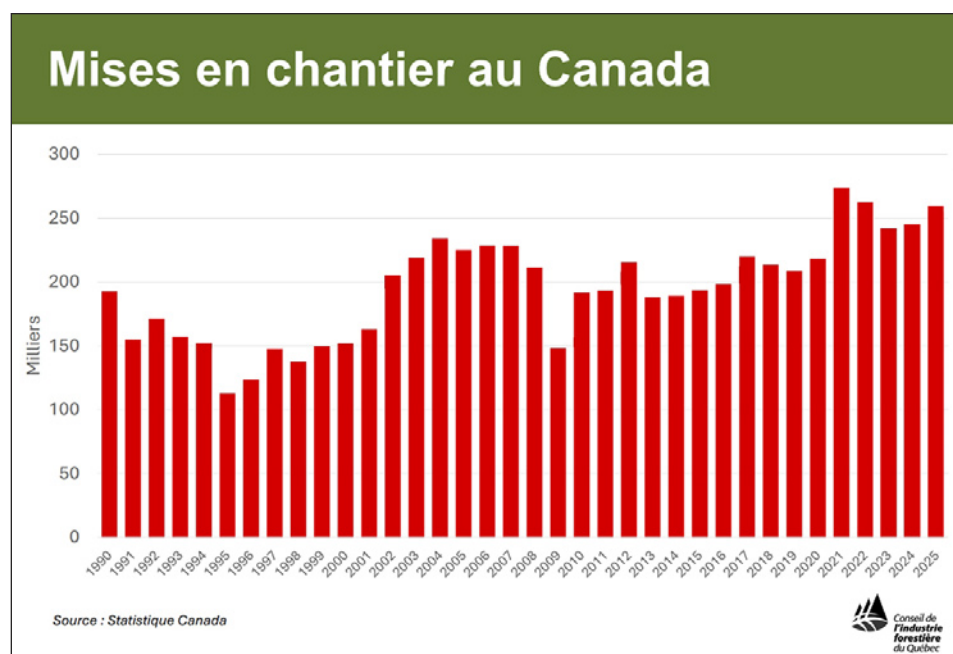


FIGURE 3

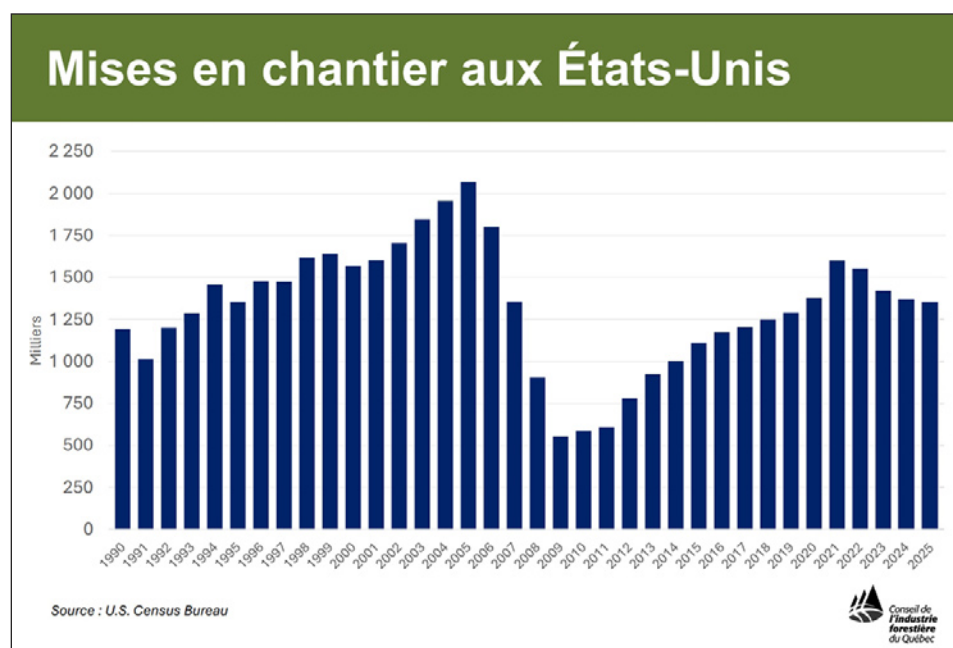


FIGURE 4

Consommation de bois d'oeuvre U.S.-CAN

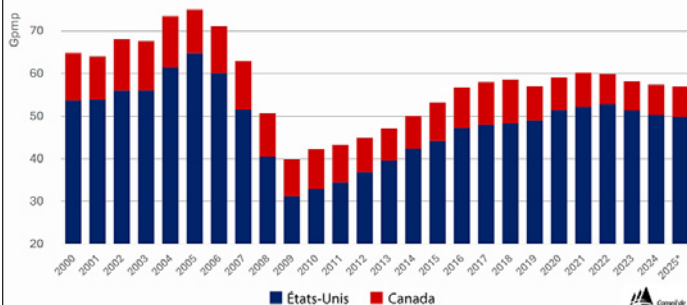


FIGURE 5

Production américaine de bois d'oeuvre

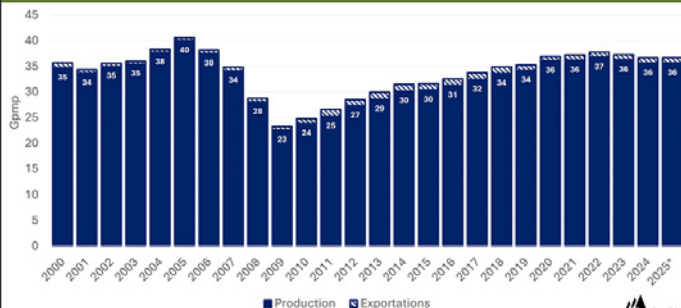


FIGURE 6

Exportations canadiennes de bois d'oeuvre aux États-Unis



FIGURE 7

Importations non-canadiennes de bois d'oeuvre aux États-Unis

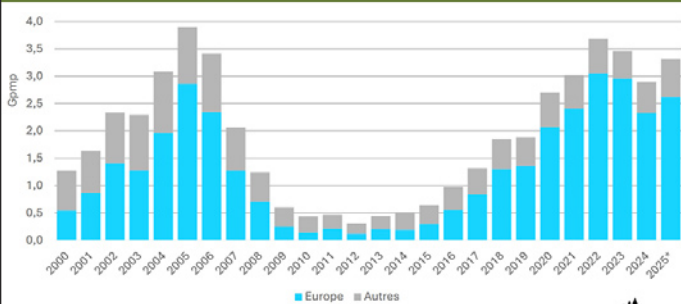


FIGURE 8

PROTÉGEZ VOTRE SÉCURITÉ FINANCIÈRE AVEC MRa

MRa

Cabinet en assurance
de personnes

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

Programme complet

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

Nos avantages

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

Contactez-nous sans tarder!

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

l'avantage de ne pas être soumis aux droits de douane élevés sur le bois imposés par les États-Unis.

La **figure 10** est une autre démonstration de la diminution constante des exportations canadiennes vers les États-Unis et de la progression des importations américaines en provenance de pays autres que le Canada. La **figure 11** démontre que les exportations canadiennes vers les États-Unis ont connu un boom au début de l'été dernier, juste avant que les droits de douane

actuels de 45,19 % entrent en vigueur, suivies d'une baisse très marquée.

Même si la consommation canadienne de bois d'œuvre est en hausse due à l'augmentation des mises en chantier constatées ces dernières années (**figure 3**), la production canadienne évolue dans une direction opposée (**figure 12**). Cela illustre bien l'impact important de la baisse des importations américaines subie par le Canada depuis quelques années, à la suite de l'imposition de droits de douane.

La **figure 12** nous démontre un constat frappant. Le volume de la production canadienne actuelle correspond à environ 60 % du volume moyen enregistré dans la période de 2000 à 2006. Cette même figure indique également que, depuis l'an 2000, la proportion de production québécoise comparative-ment à la production canadienne est demeurée assez constante, variant de 20 à 22 %. Ces dernières années, la production de la Colombie-Britannique a été très affectée par les feux de forêt.

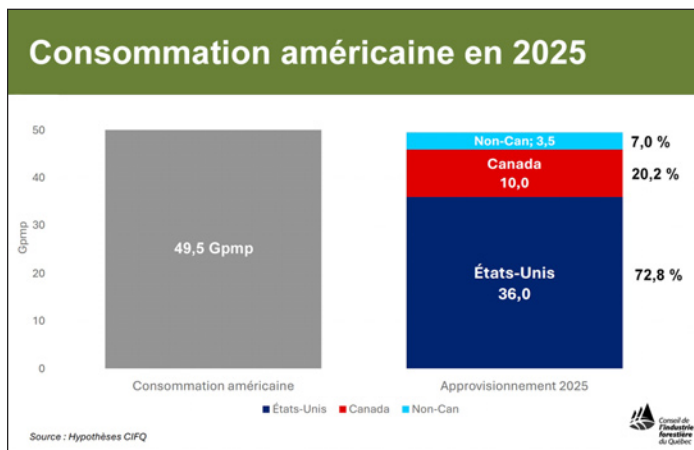


FIGURE 9

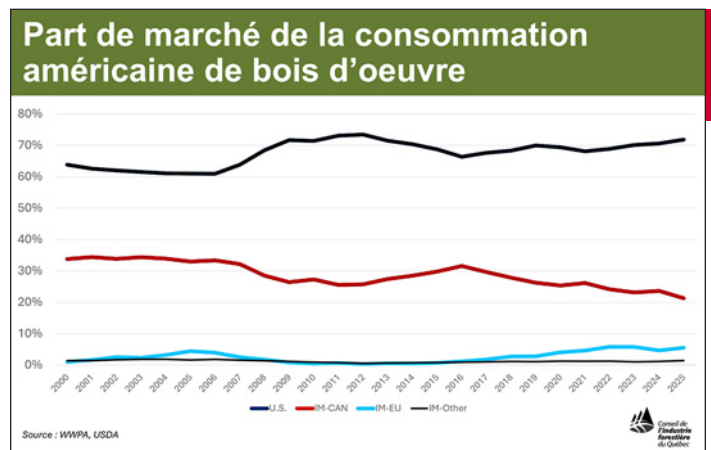


FIGURE 10

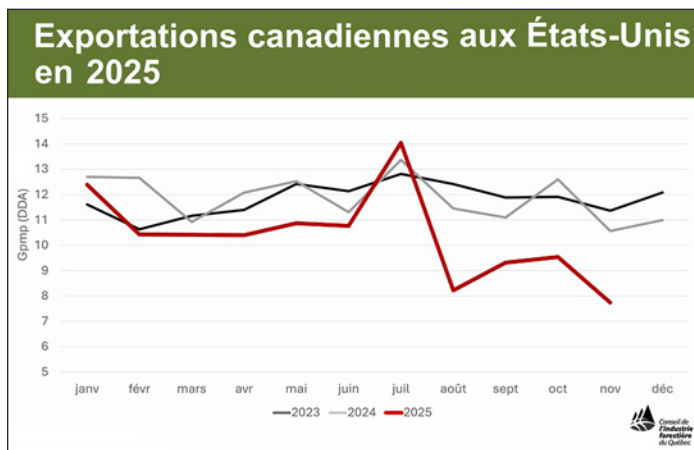


FIGURE 11

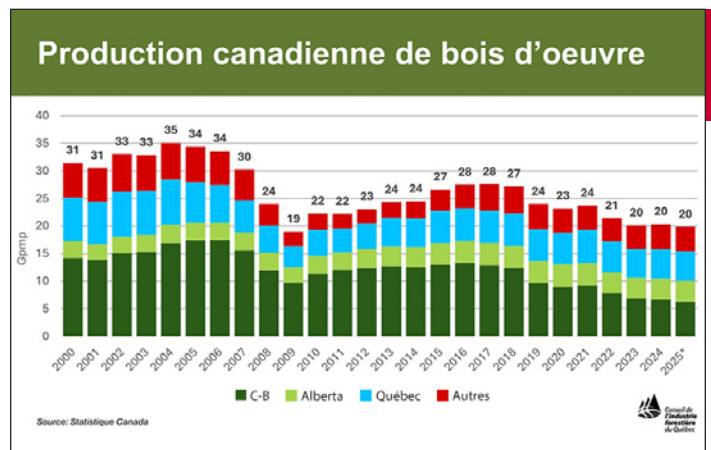


FIGURE 12

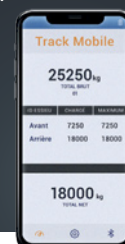


Balance **BRT5**

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

PERSPECTIVES D'AVENIR DE LA CONSOMMATION DE BOIS D'ŒUVRE



DEMANDE CANADIENNE

Selon la SCHL, le Canada a totalisé 259 028 mises en chantier de maisons en 2025. Il s'agit de la cinquième meilleure année de l'histoire du Canada, ainsi que d'une augmentation de 5 % par rapport aux 245 367 unités de 2024.

Bien que les mises en chantier de logements en 2025 aient terminé l'année devant celles de 2024, la plus grande partie de la construction résidentielle a été concentrée au printemps et à l'été. Depuis septembre, la tendance des mises en chantier est à la baisse constante. « Par conséquent, les mises en chantier amorcent cette année dans une position plus fragile et les indicateurs de marché laissent pré-

sager un ralentissement de la dynamique de la construction résidentielle », a indiqué Mathieu Laberge, économiste en chef à la SCHL.

La Banque TD prévoit que les mises en chantier de logements au Canada seront à la baisse en 2026 en raison d'un net ralentissement de la croissance démographique, de la hausse des taux d'inoccupation dans plusieurs régions et de l'augmentation des stocks d'inventaires. Par ailleurs, des initiatives comme le programme Maisons Canada pourraient soutenir la croissance.

DEMANDE AMÉRICAINE

Les États-Unis ne se sont jamais vraiment relevés de la crise immobilière de

2008 comme le démontre le niveau des mises en chantier des **figures 4 et 13**, bien que la population soit en constante progression.

Parmi les 12 prévisions de construction suivies par ResiClub, le modèle moyen prévoit que le nombre total de mises en chantier de logements aux États-Unis atteindra 1,34 million en 2026, soit un déclin de 1 % par rapport aux 1,35 million d'unités de 2025. Une reprise modeste est attendue à partir de 2027, avec un nombre total de mises en chantier projeté à 1,37 million d'unités.

Les coûts d'emprunt élevés et les prix dispendieux des maisons continuent de limiter la demande, bien que les



*Tous les produits renouvelés
avec les dernières
technologies existantes.*

*Profitez de la puissance
CLERAL la plus puissante
et avancé du marché!*

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



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

États-Unis aient un bon rattrapage à faire pour atteindre des niveaux de mises en chantier comparables à ceux d'avant la crise immobilière de 2008.

Le taux d'intérêt hypothécaire est un facteur crucial pour un acheteur dans sa décision d'acquérir une maison (*figure 14*). Les prévisions concernant l'évolution des taux hypothécaires pour les deux prochaines années ne sont pas très encourageantes (*figure 15*). Les prévisions les plus optimistes prévoient une baisse de 0,5% du taux hypothécaire d'ici la fin de 2027.

Un autre facteur qui n'aide pas aux nouvelles mises en chantier, c'est que l'inventaire de maisons existantes invendues est en hausse depuis 2023. Un signe d'encouragement : les ventes de maisons existantes ont connu un rebond de 5,1% en décembre 2025 à la suite de la baisse de 0,25 % du taux directeur. Cela démontre que les acheteurs sont très sensibles aux baisses, même légères, du taux d'intérêt.

CONCLUSION

La situation ne s'annonce pas rose, du moins pour les deux prochaines années dans l'industrie du bois d'œuvre au Canada. Alors que la plupart des scieries canadiennes fonctionnent à perte en raison des droits de douane américains de 45,19 %, l'analyse de plusieurs facteurs ne laisse pas entrevoir une hausse marquée du prix du bois d'œuvre à court terme.

En ce qui concerne le marché canadien, on prévoit un ralentissement du nombre de mises en chantier en 2026. Il reste à espérer que le programme Maisons Canada du gouvernement fédéral pourra renverser cette tendance.

À court terme, l'industrie forestière canadienne ne peut pas compter sur les États-Unis pour augmenter sa production. La croissance prévue de la production américaine de bois d'œuvre, combinée à une hausse des importations en provenance de pays autres que le Canada, n'augure rien de bon pour l'industrie forestière canadienne qui expédie la moitié de sa production aux États-Unis. Il reste à espérer que le tarif douanier excessif de 45,19 % soit bientôt révisé à la baisse.

Constructions résidentielles par décennie aux États-Unis

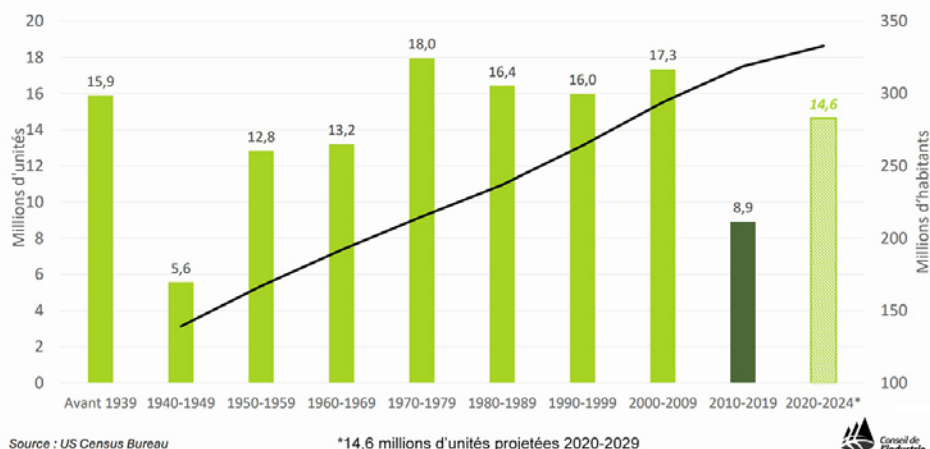


FIGURE 13

Acheteurs américains prêts à contracter une hypothèque selon les différents taux

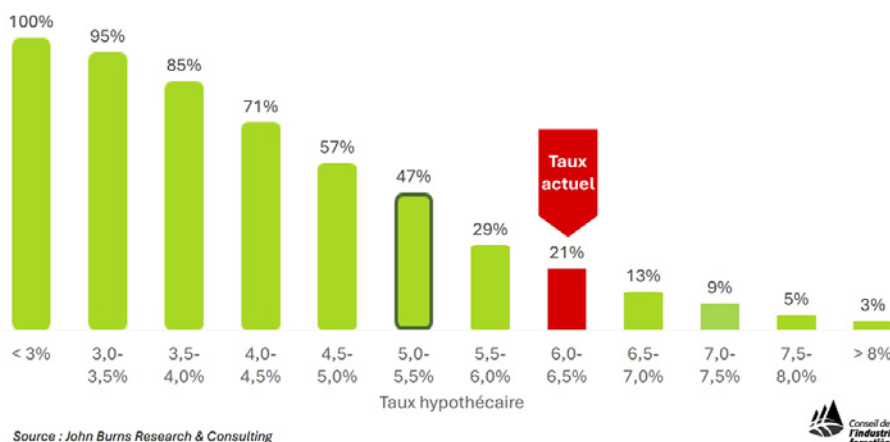


FIGURE 14

Prévision des taux hypothécaires

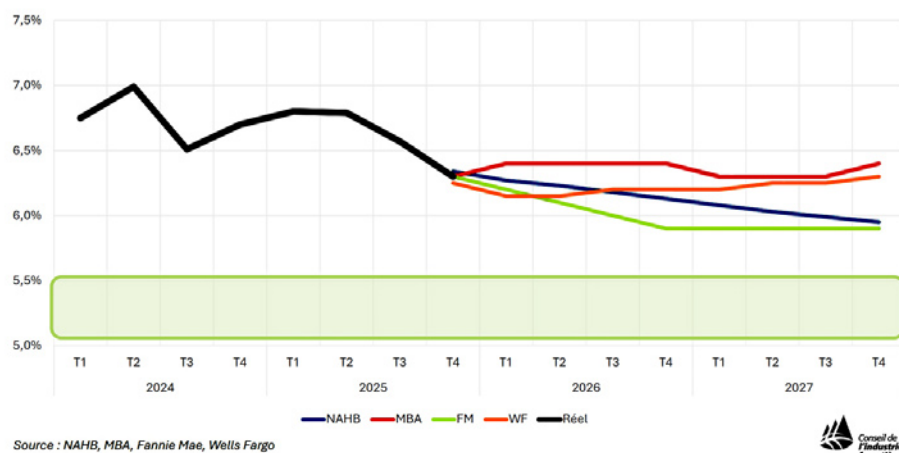


FIGURE 15



Usines de transformation de bois

LES FERMETURES TEMPORAIRES ET DÉFINITIVES SE MULTIPLIENT

En 2025 et au début de 2026, l'industrie forestière québécoise a été secouée par une vague de fermetures dites « définitives » ou « de longue durée », en raison d'une hausse marquée des tarifs douaniers américains et d'un recul de la demande de bois d'œuvre.

FAITS SAILLANTS

- Tarifs douaniers américains sur le bois d'œuvre : 45 %
- Multiplication des arrêts temporaires et fermetures prolongées
- Pressions sur les prix du bois et l'emploi régional

FERMETURES DÉFINITIVES (confirmées)

- Chantiers Chibougamau (Val-d'Or et Sullivan)
 - Fermeture officialisée en avril 2025;
 - Motif : impossibilité de rentabiliser les opérations face aux taxes à l'exportation.
- Usine F.F. Soucy (Rivière-du-Loup)
 - Fermeture annoncée pour la fin 2025;
 - Environ 175 travailleurs touchés.
- Scierie Petit-Saguenay
 - Fermeture définitive fin 2025;
 - Perte estimée de 25 emplois directs.
- Scierie Petit Paris (Saint-Ludger-de-Milot)
 - Cessation complète des activités en 2025.

- Cascades (Berthierville et Saint-Césaire)
 - Fermeture de 2 usines, perte de 77 emplois.

FERMETURES POUR UNE DURÉE INDÉTERMINÉE

- Arbec (Amos)
 - Arrêt des opérations annoncé en novembre 2025 (OSB).
- Scierie des Outardes (Baie-Comeau)
 - Fermeture annoncée en janvier 2026;
 - Environ 350 travailleurs affectés (scierie et forêt).
- Groupe Rémabec
 - Annonce en juin 2025 d'un arrêt de **toutes** ses usines et opérations forestières.
- Produits forestiers Résolu (Maniwaki et Rivière-aux-Rats)
 - Arrêts prolongés entre fin 2024 et mars 2025.

PERSPECTIVES 2026

- Secteur en « pleine tempête », près de 77 usines affectées par des fermetures ou arrêts temporaires récurrents.
- Possibilité d'une nouvelle baisse à d'environ 10 % des prix du bois.

Source : Synthèse à partir des annonces d'entreprises (2024–2026).

L'INDUSTRIE FORESTIÈRE EN 2022

CE QUE RÉVÈLE LA GRANDE ENQUÊTE QUÉBÉCOISE

Cette synthèse éducative présente les principaux constats de l'Enquête quinquennale 2022 sur les coûts d'approvisionnement, de transformation et les revenus de l'industrie forestière au Québec. Basée sur les données vérifiées de 70 entreprises couvrant environ 85 % des volumes de garanties d'approvisionnement (GA), elle met en relief l'évolution des coûts — en particulier le transport des bois et la voirie forestière — ainsi que leurs impacts pour les camionneurs et l'industrie.

1. Comment se portait l'industrie en 2022 ?

L'année 2022 a été marquée par un contraste fort : des revenus élevés au premier semestre, puis un recul prononcé du prix du bois d'œuvre à mesure que l'année avançait. Parallèlement, les coûts d'approvisionnement ont bondi (hausse signalée de plus de 35 % avant transferts à l'État), alimentés par le carburant, la main-d'œuvre, les pièces et l'équipement.

À l'échelle des principaux groupes d'essences, le coût total d'approvisionnement (incluant les transferts à l'État) culmine à 106,41 \$/m³ pour les SEPM (sapin, épinettes, pin gris, mélèze), 99,95 \$/m³ pour les feuillus durs et 74,46 \$/m³ pour les peupliers (trituration).

2. Les chemins forestiers : un bloc de coûts majeur (voir tableau A).

La voirie forestière regroupe la construction, la réfection/amélioration, l'entretien, l'amortissement et les contributions/rétributions (PRCCM). Pour les opérations 2022, les coûts par mètre cube sont nettement plus élevés pour les SEPM et les peupliers que pour les feuillus durs, reflet d'accès plus profonds et d'un réseau routier à maintenir sur de plus longues distances.

Essence	Construction	Entretien / Réfection / Amort.	PRCCM	Total sans comp.	Total avec comp.
SEPM	8,14	7,22	-1,06	16,58	15,52
Feuillus durs	2,42	5,31	-1,24	7,73	6,49
Peupliers	11,61	3,46	-2,09	14,87	12,78

Tableau A — Coûts des chemins forestiers (en \$/m³). Les valeurs « avec compensation » incluent les effets du PRCCM.

Essence	Chargement	Déchargement	Transport	Total
SEPM	2,44	1,43	20,89	24,76
Feuillus durs	2,52	0,88	26,09	29,49
Peupliers	2,23	1,61	21,01	24,85

Tableau B — Coûts du transport des bois ronds vers l'usine (en \$/m³).

Essence	Total sans transferts	Transferts à l'État	Total avec transferts
SEPM	81,40	25,01	106,41
Feuillus durs	79,73	20,22	99,95
Peupliers	72,28	2,18	74,46

Tableau C — Coûts totaux d'approvisionnement (en \$/m³).

3. Le transport des bois : un enjeu clé pour les camionneurs (voir tableau B).

Le poste Transport (chargement, déplacement et déchargement) pèse lourd dans l'approvisionnement. En 2022, il atteint en moyenne 24,76 \$/m³ pour les SEPM, 29,49 \$/m³ pour les feuillus durs et 24,85 \$/m³ pour les peupliers.

Les distances moyennes parcourues illustrent la réalité terrain : environ 150 km par trajet en transport conventionnel (SEPM 152 km, feuillus durs 151 km, peupliers 148 km). Chez les SEPM, près de 4 trajets sur 10 se font en configuration hors-norme (distance moyenne : 91 km), avec des impacts sur la conduite, l'usure et la consommation. Pour les produits finis, les coûts de transport vers les marchés varient fortement : 19,89 \$/m³ pour le SEPM (sur 1 324 km en moyenne), 3,48 \$/m³ pour les feuillus durs (126 km) et 10,57 \$/m³ pour les peupliers (847 km).

4. Synthèse des coûts d'approvisionnement (voir tableau C).

Conclusion

Le portrait 2022 met en évidence une industrie solide, mais sous pression : l'intensification des distances, la complexité croissante des chantiers et l'entretien du réseau routier forestier renchérissent l'approvisionnement. Dans ce contexte, le rôle des camionneurs est central : optimiser les charges, adapter les configurations et planifier les trajets sont des leviers concrets pour contenir les coûts et sécuriser la chaîne d'approvisionnement.

[Cliquer sur ce lien pour consulter l'enquête complète.](#)

Nouveau président et nouvelle directrice générale à la tête du CIFQ

Le Conseil d'administration du Conseil de l'industrie forestière du Québec (CIFQ) est fier d'annoncer aujourd'hui la nomination de M. Michel Vincent à titre de président du CIFQ et de M^{me} Véronique Normandin à titre de directrice générale de l'organisation.

Michel Vincent possède plus de 40 années d'expérience dans le secteur forestier. Reconnu pour son expertise pointue en économie forestière et considéré comme une sommité dans le dossier du conflit du bois d'œuvre, il a notamment occupé les fonctions d'économiste en chef et de directeur principal économie et transition au sein du CIFQ, auquel il s'est joint en 2003. Ingénieur forestier et économiste de formation, M. Vincent possède un parcours multidisciplinaire qui lui confère une compréhension approfondie des enjeux techniques, économiques et stratégiques du secteur. Reconnu pour son caractère rassembleur, il sait mobiliser les parties prenantes autour d'objectifs communs, tout en faisant preuve d'un esprit de synthèse et d'analyse lui permettant d'éclairer la prise de décision et d'orienter efficacement les actions de l'organisation.

À titre de président, M. Vincent agira comme porte-parole de l'industrie forestière québécoise et assurera une représentation stratégique des membres auprès des instances gouvernementales, des médias et des partenaires clés. Il aura également pour mandat de défendre leurs intérêts et de contribuer à la création d'un environnement d'affaires compétitif et stable pour l'ensemble des acteurs de la filière forestière. Le mandat du nouveau président inclut enfin une présence soutenue dans les régions du Québec, afin de maintenir un dialogue constant avec les membres et les acteurs régionaux et de demeurer étroitement connecté aux réalités du terrain.

De son côté, M^{me} Normandin détient une solide expertise en gestion et en communication. Cumulant près de 20 années d'expérience, elle occupait jusqu'à tout récemment la fonction de Vice-présidente – Commu-

nications et affaires publiques au sein du CIFQ. À titre de directrice générale, elle sera responsable de la gestion et l'optimisation des opérations, de la mise en œuvre du plan stratégique et du rayonnement de l'organisation. M^{me} Normandin conserve également son rôle stratégique au niveau des communications.

Première réunion du groupe de travail fédéral sur l'industrie forestière

Le groupe de travail fédéral mis sur pied pour se pencher sur la transformation de l'industrie forestière s'est réuni pour la première fois le 20 janvier dernier à Vancouver, suscitant un peu d'espoir dans cette industrie qui traverse une crise. Le groupe de travail, dont la création avait été annoncée le 26 novembre, doit définir les voies à suivre pour restructurer l'industrie, la rééquiper et transformer le secteur.

Ses travaux doivent permettre d'encourager les nouveaux produits à base de bois, d'améliorer la productivité grâce aux technologies de pointe, de consolider l'accès aux marchés extérieurs et intérieurs, de même que de développer des systèmes modulaires et des constructions préfabriquées, particulièrement dans le secteur résidentiel. Au cours des trois prochains mois, il doit discuter avec les provinces, l'industrie, les communautés autochtones et les syndicats.

Le groupe est coprésidé par Frédéric Verreault, de Chantiers Chibougamau, et Ken Kalesnikoff, de Kalesnikoff Mass Timber. La présidente nationale du syndicat pancanadien Unifor, Lana Payne, y siège également, de même que Luc Thériault, président des Produits du bois chez Domtar Canada et coprésident de l'Alliance canadienne pour le commerce du bois d'œuvre. Le public sera éventuellement appelé à y contribuer via un portail web.

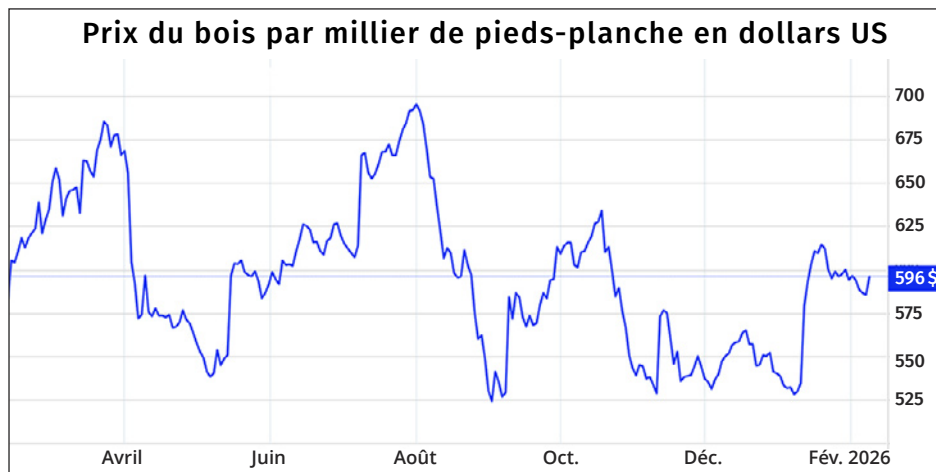
Le groupe de travail doit remettre son rapport au ministre de l'Énergie et des Ressources naturelles, Tim Hodgson, dans trois mois, avec des recommandations.

Source : Lia Lévesque et La Presse Canadienne

LE PRIX DU BOIS D'ŒUVRE REMONTE AUTOUR DE 600\$^{US}

Après une montée rapide de 528 \$ à 615 \$ en moins de deux semaines, à partir du 8 janvier, le prix du bois-d'œuvre se tient aux alentours de 600 \$ depuis la dernière semaine de janvier. La combinaison d'une demande plus faible et d'une offre croissante a contribué à ce léger repli amorcé le 20 janvier.

Lorsque le prix a franchi le cap des 600 \$ le 13 janvier, ça faisait depuis le 22 octobre que ce niveau n'avait pas été atteint.



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.



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



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



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



Économisez jusqu'à 70% sur les tarifs réguliers des compagnies de messagerie.
Tél.: 1-866-320-8383
www.flagshipcompany.com/fr/ancai



GARANTIE CANADIENNE DES CAMIONS
Rabais à l'achat d'une garantie prolongée.
Evgenii Inozemtcev:
647-398-9011
sales@ctwarranty.ca



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



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



Cabinet en assurance de personnes
Programme d'assurance complet: invalidité, vie, soins médicaux et bien plus.
1 800 363-5656
info@cabinetmra.com



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



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



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



Le programme TAP c'est payant !

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



FORMATION OBLIGATOIRE POUR LE PERMIS DE CONDUIRE DE CLASSE 1: UNE NOUVELLE ÈRE POUR L'INDUSTRIE DU TRANSPORT AU QUÉBEC

L'industrie québécoise du transport routier a récemment franchi un tournant majeur. Depuis le 15 décembre 2025, toute personne souhaitant obtenir un permis de conduire de classe 1 doit suivre une formation obligatoire reconnue par la SAAQ. Cette réforme, attendue depuis plusieurs années par les acteurs du milieu, vise à uniformiser les compétences des nouveaux conducteurs et à renforcer la sécurité sur les routes du Québec.

Un alignement avec les standards canadiens

Jusqu'ici, le Québec faisait figure d'exception : contrairement à la majorité des provinces canadiennes, une formation préalable n'était pas systématiquement exigée pour accéder au permis de la classe 1. L'intégration de la **norme 16 du Code canadien de sécurité** vient corriger cette situation en imposant un cadre de formation structuré, comparable à ce qui se fait ailleurs au pays.

Pour les transporteurs, cette harmonisation représente un avantage stratégique. Elle facilite la mobilité interprovinciale des conducteurs et assure un seuil de compétences lors de l'embauche.

Deux parcours de formation reconnus

La réforme repose sur deux voies d'accès officielles :

1. Le Programme d'éducation à la sécurité routière (PESR – classe 1)

Ce programme proposé par des écoles de conduite accréditées couvre les compétences essentielles à la conduite d'un véhicule lourd articulé, à savoir :

- conduite préventive et gestion des risques;
- manœuvres avancées;
- arrimage et sécurité des charges;
- réglementation provinciale et fédérale;
- inspections mécaniques et procédures avant départ.

Le PESR est un programme **intensif**, conçu pour préparer rapidement les candidats aux exigences minimales du marché.



2. Le DEP en transport par camion (formation du ministère de l'Éducation)

Déjà bien implanté dans le réseau scolaire québécois, le DEP en transport par camion, reconnu par le ministère de l'Éducation, demeure la formation la plus complète. Il offre une approche qui va au-delà des compétences de base et aborde les points suivants :

- logistique et planification des opérations;
- mécanique et entretien de base;
- conformité réglementaire approfondie;
- réalités opérationnelles du transport longue distance.

Pour les transporteurs, les diplômés du DEP constituent généralement un atout majeur, en raison de leur autonomie accrue, de leur compréhension globale du métier et de leur meilleure préparation aux réalités du terrain.

Avantages pour les transporteurs

Les avantages de cette réforme pour les opérations des transporteurs sont nombreux :

- Recrutement : les nouveaux conducteurs démarrent leur carrière avec un niveau de compétence plus uniforme, réduisant les besoins de formation interne;
- Sécurité : une meilleure préparation contribue à diminuer les incidents, les bris mécaniques et les réclamations d'assurance;
- Coûts : bien que la formation obligatoire puisse rallonger les délais d'embauche, elle permet de réduire les coûts liés au roulement de personnel et aux accidents;



La chronique Assurances

Éric Labrecque, directeur clientèle, courtier en assurance de dommage.



- Image de l'industrie : la mise en place d'une formation obligatoire, dans un contexte de pénurie de main-d'œuvre, contribue à rehausser l'image du métier et à attirer une relève plus qualifiée.

Un changement structurant pour l'avenir

L'entrée en vigueur de la formation obligatoire marque une étape clé dans la modernisation du secteur du transport routier au Québec. En rehaussant les standards d'accès à la profession, et en favorisant des parcours de formation complets, reconnus par le ministère de l'Éducation, le gouvernement démontre une volonté de revaloriser un métier essentiel à l'économie.

Perspectives pour les assureurs

Pour les assureurs, cette réforme établit enfin un standard minimal : sans DEP ni PESR, un conducteur n'est

pas assurable. Toutefois, les deux diplômes ne sont pas perçus de façon équivalente. Le DEP délivré par le ministère de l'Éducation est souvent privilégié pour la qualité, l'autonomie et la préparation globale des conducteurs, tandis que le PESR est considéré comme une formation minimale de conformité. Aux yeux des assureurs, les conducteurs issus du DEP incarnent également moins de restrictions et des conditions d'assurance plus stables à moyen terme.

Cependant, l'expérience et la formation en interne des conducteurs demeurent déterminantes dans le calcul des primes et des garanties. Ainsi, même avec une formation, les assureurs exigent souvent 12 à 24 mois d'expérience encadrée pour réduire le niveau de risque, et les entreprises qui mettent en place un programme d'accueil structuré, du mentorat, et de la formation interne documentée, sont mieux positionnées pour négocier leurs conditions d'assurance.

CAMIONS ET INSCRIPTIONS À VENDRE

INTERNATIONAL 5600I 2003 AVEC PERMIS RÉGION 05



Moteur Cummins ISX 475, 830 500 km, Transmission manuelle 18 vitesses.
AVEC ou SANS inscription au Registre de camionnage en vrac région 05.
Zone : Sherbrooke
Luc : 819 432-4413

VOLVO 1999 SCN AVEC PERMIS RÉGION 03



Camion 12 roues inspecté, prêt à travailler.
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

INTERNATIONAL HX615 2020



Moteur A26, garantie jusqu'en 2028. Transmission automatique Allison 6 vitesses. Boîte chauffante. Suspension arrière Hendrickson. Pneus arrière et de l'essieu 12 roues neufs.
175 000 \$
Jimmy : 418 896-9306

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

INSCRIPTIONS SEULEMENT RÉGION 01

Aucune inscription à vendre.

RÉGION 02

Aucune inscription à vendre.

RÉGION 03

Zone : Lévis
Laury : 418-930-7035

Zone : Portneuf
Germain : 418-284-3533

Zone : Charlevoix
Avec ou sans camion
418-665-5039

Zone : Charlevoix – Avec camion
418-435-2305

Zone : Portneuf – 2 inscriptions
Sylvain : 819 523-0017

Zone : Rivière-du-Loup
Alain : 418-868-5693

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

RÉGION 04

Zone : Arthabaska.
25 000 \$
Jacques : 819 990-2552

RÉGION 05

Zone Missisquoi
Charles : 450-272-6294

Zone Richmond
Jean-Guy : 819-845-3595

Zone Sherbrooke 8 000 \$
Samuel : 819 347-4343

Zone Frontenac
Patrick : 819 582-2834

RÉGION 06

Aucune inscription à vendre.

RÉGION 07

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

RÉGION 08

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

Zone Matagami-Quévillon
Jean-Yves : 819 712-3118

RÉGION 09

Zone Baie-Comeau
Georges : 418 939-2272/418 297-5449

RÉGION 10

Aucune inscription à vendre.

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



Ajustements aux politiques d'évaluation du comportement

La SAAQ apporte périodiquement des ajustements à la Politique d'évaluation du comportement des propriétaires et des exploitants de véhicules lourds (PEVL) et à la Politique d'évaluation du comportement des conducteurs de véhicules lourds (CVL). Ceux-ci visent notamment à intégrer les modifications législatives apportées au *Code de la sécurité routière* et à la Table des codes d'équivalence du Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé (CCATM).

Voici les récents ajustements ainsi que leur date d'entrée en vigueur :

Ajustement	Date d'entrée en vigueur
Intégration des nouveaux codes de la Table des codes d'équivalence du CCATM concernant le dispositif de consignation électronique (DCE). Où trouver l'information : • annexe 3 de la Politique PEVL • annexe 4 de la Politique CVL	28 mars 2025
Ajouts des articles 226.2, 359.0.1, 519.72, 633.1 des lois 2022, c. 13, et 2024, c. 10 modifiant le Code de la sécurité routière à la liste des infractions prises en considération. Où trouver l'information : • annexe 2 de la Politique PEVL • annexe 3 de la Politique CVL	Selon l'article : • 21 déc. 2023 (article 226.2) • 1 ^{er} juin 2024 (article 359.0.1) • 22 juillet 2022 (article 519.72) • 2 janvier 2025 (article 633.1 – Projet pilote chasse-neige) • 2 mai 2024 (article 633.1 – Projet pilote cinéma/télév.)
Précisions sur les preuves de non-responsabilité d'accident admissibles lors d'un accident impliquant un usager vulnérable (ex. : piéton, cycliste). Où trouver l'information : • annexe 7 de la Politique PEVL	24 sept. 2025
Modifications concernant la détermination du parc de véhicules lourds du propriétaire titulaire de l'immatriculation IRP lorsqu'un sous-traitant figure sur le certificat d'immatriculation. Où trouver l'information : • annexe 5 de la Politique PEVL	27 juin. 2025

Pour consulter les politiques :

[Politique d'évaluation du comportement des propriétaires et des exploitants de véhicules lourds](#)
[Politique d'évaluation du comportement des conducteurs de véhicules lourds](#)



Rabais du fabricant de 2000 \$ US à l'achat d'un Kenworth T880 ou W990

La promotion du rabais Kenworth est de retour en 2026. Kenworth est heureux d'offrir aux membres de l'ANCAI une remise de 2000 \$ US sur les châssis admissibles. L'achat d'un véhicule Kenworth neuf (commande sur mesure ou modèle de série) entraînera une remise de 2000 \$ US pour les configurations professionnelles. Pour en bénéficier, il suffit de négocier le meilleur prix chez le concessionnaire de votre choix, puis de transmettre les documents dûment remplis dans les 30 jours suivant l'enregistrement de la garantie à Marc-Antoine Fortin (marcantoine.fortin@paccar.com)

Détails du programme :

- Remise de 2000 \$ (USD) applicable uniquement aux configurations professionnelles T880 et W990.
- Le prix catalogue du châssis doit être d'au moins 200 000 \$.
- Les commandes doivent être passées et livrées entre le 1^{er} janvier 2026 et le 31 décembre 2026.
- La limite pour un même client est de 3 camions par année civile.
- Le client doit confirmer son affiliation à l'ANCAI auprès du concessionnaire Kenworth au moment de l'achat du camion.
- L'ANCAI doit confirmer son adhésion.
- L'adhésion à l'ANCAI doit être valide au moins 6 mois avant la date d'achat.

International confirme son groupe moto-propulseur S13 à la norme EPA27

Camions International annonce que son groupe moto-propulseur S13 est maintenant conforme aux nouvelles normes EPA 2027. Cette évolution devrait offrir aux flottes et aux parcs une meilleure constance ainsi qu'une efficacité accrue, puisque près de 90 % des composantes sont reconduites de l'actuel ensemble S13 Integrated Powertrain, misant sur des solutions éprouvées sans complexité inutile.

L'ensemble S13 EPA 2027 d'International permet une réduction importante des émissions d'oxydes d'azote, lesquelles passent de 200 mg à 35 mg. Le nouveau système S13 se distingue notamment par un calage variable des soupapes (VVT), un freinage variable par soupapes (VVB) et une architecture électrique de 24 volts, favorisant un meilleur démarrage à froid ainsi qu'une gestion plus précise de la vitesse.

Périodes de dégel

Le ministère des Transports vous informe que les dates VISÉES de la période de dégel 2026 pour les zones 1, 2 et 3 sont publiées dans la page « Période de dégel » de leur site Web. Vous pouvez atteindre cette page en cliquant sur ce lien.

Il est à noter que les dates VISÉES représentent les dates les plus probables de début et de fin de la période de dégel pour chacune des trois zones. Selon l'évolution des conditions météorologiques, ces dates peuvent être avancées ou retardées.

Pour suivre l'évolution de la situation, vous êtes invités à consulter régulièrement le site Web du MTMD.

Début de la formation au maniement des armes à feu pour les contrôleurs routiers

Une première cohorte de neuf contrôleurs routiers a entamé sa formation au maniement des armes à feu, le 9 février dernier, à l'École nationale de police du Québec, à Nicolet. Les premiers contrôleurs routiers ont commencé à aborder les aspects théoriques de leur formation.

Le gouvernement du Québec avait choisi en octobre dernier l'option de fournir des armes de service aux contrôleurs, répondant ainsi à ce que leur syndicat demandait depuis des années.

Au fur et à mesure que les contrôleurs routiers auront complété et réussi leur formation relative à leurs nouvelles armes, ils pourront reprendre leurs patrouilles et leurs interventions non planifiées sur les routes du Québec, eux qui sont confinés aux postes de pesée depuis la décision du Tribunal administratif du travail en mars 2025.

Il faudra compter environ 18 mois avant que l'ensemble des 315 contrôleurs routiers aient été formés à l'utilisation d'une arme à feu et aient été mis à jour quant aux procédures de port de vestes pare-balles.

Caterpillar modernise ses mini-pelles

Les mini-pelles Caterpillar 305 CR, 308 CR, 309 CR et 310 ont été modernisées.

Le modèle Cat 305 CR propose les systèmes *E-Fence* et *Indicate*, simples d'utilisation, compatibles avec les accessoires dotés d'un logiciel dédié. *E-Fence* limite automatiquement les mouvements de la machine grâce à des zones prédéfinies (plafond, sol, avant et rotation). *Indicate* est un système de contrôle de nivellement d'entrée de gamme permettant de positionner le godet par rapport au niveau cible. Ce modèle est équipé d'un moteur de 45 hp.

Les modèles Cat 308 CR, 309 CR et 310 sont désormais équipés d'un moteur Cat C2.8, qui remplace le moteur



C3.3B. La puissance de 69,5 hp reste inchangée. Le moteur C2.8 est doté d'un catalyseur d'oxydation diesel (DOC) et d'un filtre à particules diesel (FAP) à durée de vie illimitée, ne nécessitant aucun entretien.

Ces mini-pelles de nouvelle génération offrent toutes les fonctionnalités suivantes :

- La direction à joystick permet à l'opérateur de passer d'une direction classique (niveau/pédale) à une direction à joystick par une simple pression de bouton.
- Le régulateur de vitesse minimise l'intervention de l'opérateur lors des longs trajets entre les lieux de travail.
- Les réglages de l'opérateur s'effectuent via un grand écran tactile, offrant une commande intuitive des fonctions de la machine et une surveillance aisée des paramètres de fonctionnement critiques.

Pelles Deere 210, 230 et 260 P Tier



John Deere a lancé trois pelles hydrauliques de taille moyenne de nouvelle génération P Tier. Les modèles 210, 230 et 260 appartiennent à la catégorie des 20 tonnes.

Offrant une force d'excavation et une capacité de levage accrues, les nouvelles pelles hydrauliques P Tier sont conçues pour le creusement de tranchées, le nivellement, le levage et le chargement de camions. Les modes de performance, notamment Excavation, Levage et Éco, permettent d'adapter la puissance aux travaux et de gérer la consommation de carburant.

Les opérateurs peuvent également ajuster la réponse hydraulique grâce aux modes de vitesse et de contrôle, ce qui leur permet d'adapter les performances de la machine aux vitesses de réponse choisies, en fonction de leurs préférences ou des applications utilisées.

Dotés de la cabine la plus spacieuse et la plus ergonomique jamais conçue par Deere, les modèles 210, 230 et 260 P Tier offrent 27 po d'espace pour les jambes, un rangement accru, dix réglages de siège et des modifications des accoudoirs et du joystick sans outil.

Le nouvel écran tactile G5 Plus de 12,8 po est intuitif et permet de surveiller l'état de la machine, de gérer les accessoires et de visualiser les flux vidéo des caméras, en mode plein écran ou écran partagé. Grâce au regroupement du module de commande étanche (SSM) et de toutes les autres commandes en un seul endroit, les opérateurs peuvent ajuster les paramètres à l'aide du nouveau CommandARM pour une plus grande flexibilité.

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	Guylaine Labbé	(418) 625-9383	(418) 982-0771
BEAUCÉ-NORD	Brigitte Poulin	(418) 397-6971	(418) 397-6971
BEAUCÉ-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	À venir	(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	(819) 752-9400
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	(819) 296-2208
NICOLET	Alexandre Gargoura	(819) 233-9545	(819) 233-2650
TROIS-RIVIÈRES	Rita Dumas	(819) 697-7465	(819) 375-8688

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
MISSISQUOI	Chantal Courchesne	(450) 531-1291	(450) 955-6300
RICHMOND	Harry Lodge	(819) 839-3766	(819) 839-3016

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

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 Connolly	(450) 444-2943	(450) 444-4862
L'ASSOMPTION			
MONTCALM	Karine Ebacher	(450) 588-5230	-
SAINT-JEAN	Michelle Pelletier	(450) 358-4080	(450) 347-3353
TERREBONNE	Karina Roy	(450) 565-2538	(450) 565-1088
VAUDREUIL-SOULANGES	Brigitte Castonguay	(450) 456-9615	(450) 456-3294

RÉGION 07 OUTAOUAIS

HAUTE-GATINEAU			
PONTIAC	Vicky Gauthier	(819) 441-1555	(819) 441-1777
LABELLE	Manon Sirard	(819) 499-9444	(819) 585-4636
OUTAOUAIS	Paul De Rainville	(819) 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	(418) 770-7044	-
CHIBOUGAMAU	Julie Simard	(418) 748-6415	(418) 748-3513
MATAGAMI-QUÉVILLON	Bianca Béchand	(819) 755-0387	(819) 755-3431
ROUYN-NORANDA	Mélina Massicotte	(819) 762-6555	(819) 762-6556

RÉGION 09 CÔTE-NORD

BAIE-COMEAU	Véronique Tremblay	(418) 589-7621	(418) 589-4439
FORESTVILLE	Manon Pedneault	(418) 587-4548	(418) 587-6749
HAVRE-SAINT-PIERRE			
NATASHQUAN	Karina Thériault	(418) 538-1366	(418) 538-1941
SEPT-ÎLES			
PORT-CARTIER	Sonia Gallant	(418) 962-3901	(418) 962-2762

RÉGION 10 MONTRÉAL (ÎLE) - LAVAL

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

FORÊT

REGROUPEMENT DES TRANSPORTEURS FORESTIERS DU QUÉBEC

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

Décès de deux motoneigistes

LES MEMBRES DU SOUS-POSTE PONTIAC SOUS LE CHOC

C'est dans la nuit du 29 janvier 2026 qu'un événement tragique a bouleversé la vie quotidienne de la communauté du Pontiac. Au réveil, les gens apprennent avec tristesse que deux jeunes hommes bien connus de la région ont subi un accident de motoneige. Steve Morin, un passionné de la nature, de la chasse et de la pêche, a succombé à ses blessures. Il était entouré de ses meilleurs amis, ainsi que de ses amis d'enfance. Steve vient d'une famille de camionneurs bien connue de la région. Il est le fils d'un membre (Denis Morin) du sous-poste de Pontiac. De plus, il ne faudrait pas oublier de mentionner que Steve était le petit fils de Maurice Morin, un pionnier dans le domaine du transport en vrac de la région et président du sous-poste de Pontiac pour plus de 30 ans.



Steve Morin

Plusieurs anciens membres de l'ANCAI se souviennent probablement de Maurice. Il était toujours présent lors des réunions du conseil général et aux congrès annuels. À tous ceux qui ont eu la chance de croiser Steve sur la route, ce dernier ne manquait jamais de saluer tous ses copains camionneurs. Il était un homme au cœur d'or, toujours prêt à aider ceux dans le besoin. Steve, 37 ans, laisse dans le deuil, sa famille, ses amis, et sa conjointe Lauren Kluge, ainsi que ses deux garçons Darcy, Lucas et le petit bébé Morin qui entrera dans ce monde prochainement.

Quelques jours plus tard, c'est avec une grande tristesse que nous avons appris le décès de la deuxième victime de ce drame. L'un des meilleurs amis de Steve (Charlie Frost) a succombé à ses blessures à l'hôpital. Charlie était entouré de son épouse Tammy Bérard, de ses deux jeunes garçons, de sa famille et de ses meilleurs amis. Charlie était, lui aussi, un passionné de la chasse et de la pêche. Il adorait son métier de camionneur et d'opérateur de machinerie lourde. Charlie était employé de la compagnie : Les Entreprises Brian Stanton Itée qui appartient à Mike Stanton, l'un des membres du CA du sous-poste de Pontiac. Mentionnons que Mike Stanton était également l'oncle de la première victime, Steve Morin.

Étant directeur du service incendie de la municipalité de Mansfield-et-Pontefract, ainsi que président du sous-poste de Pontiac, je peux vous dire que ce n'est jamais facile d'intervenir dans des situations comme celle-ci. Je me souviendrai toujours de cette nuit où j'ai reçu l'appel pour un sauvetage en forêt, à la suite d'un accident de motoneige. Quand je suis arrivé sur la

scène, j'ai reconnu mes amis camionneurs qui faisaient tout leur possible pour aider leurs amis qui venaient d'avoir un accident. Mais la vie a choisi un autre chemin pour nos confrères camionneurs. Que leurs âmes reposent en paix. Je tiens sincèrement à offrir notre soutien et nos condoléances aux familles et aux proches de Steve et Charlie.

Patrick Bertrand

Président des Transporteurs en vrac du comté de Pontiac

LA VOIX DU VRAC

SPÉCIAL 60^e ANNIVERSAIRE DE L'ANCAI

La Voix du Vrac publiera un numéro spécial en avril pour souligner le 60^e anniversaire de l'ANCAI (1966-2026). Cette édition sera imprimée et distribuée par la poste aux membres de l'ANCAI.



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 :



[Formulaire de demande de formation](#)

HD PLUS NOTRE MARQUE PRIVÉE

TRACTION 

Fier partenaire de 

QUALITÉ OEM SANS COMPROMIS

Lorsque nous apposons le logo HD Plus sur un produit, c'est qu'il a été **fabriqué selon les plus grandes normes de qualité**. Nos pièces de remplacement sont conçues pour répondre aux mêmes standards que l'équipement d'origine.

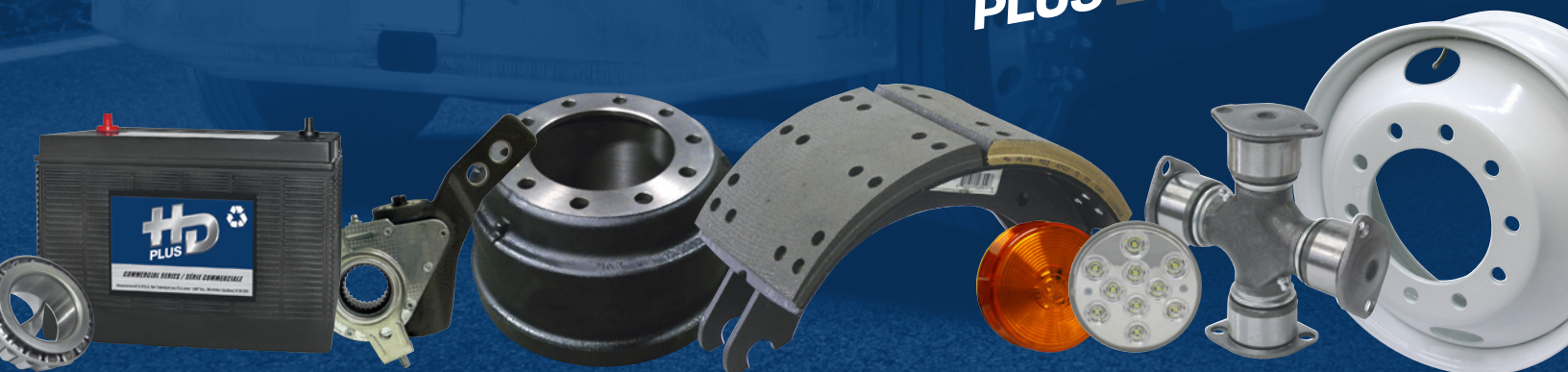
Aucun compromis n'est fait sur la qualité des matériaux, la performance du produit et le contrôle de la qualité. Le seul compromis que nous avons fait est sur le prix que vous allez payer !

GARANTIE INÉGALÉE

Notre marque HD Plus offre une garantie **égale** ou **supérieure** aux grandes marques nationales pour vous offrir une tranquillité d'esprit.

PRIX INCOMPARABLES

Adopter la vaste gamme de produits HD Plus vous permettra de **baissér vos coûts d'acquisition** de pièces sans en affecter le rendement.



 **14 000 AUTRES PRODUITS**

VASTE SÉLECTION DE PRODUITS

- Sabots de freins
- Roues
- Soupapes
- Lumières à DEL
- Leviers à réglage
- Roulements
- Ressorts à lames
- Et plus encore !
- Tambours de freins
- Joints d'étanchéité
- Batteries
- Filtres à particules diesel
- Freins à ressorts
- Radiateurs

Visitez traction.com

