

TM TRANSPORT

Magazine

FLOTTE 360°

Le guide du poids lourd 2026

Essais routiers GMC Sierra électrique et Toyota IMV 0

INNOVATION

Point de la gestion du transport et la logistique avec l'AI

GNC vs DIESEL : Le grand rééquilibrage du camion lourd

REPORTAGE

Une légende sur roues : à la découverte du W900 Legacy édition Oh Canada



GEM-TMS[®]

Optimisez votre chaîne logistique avec GEM-TMS

Le logiciel GEM-TMS simplifie et optimise chaque étape de votre chaîne logistique. Planifiez vos trajets avec précision, suivez vos cargaisons en temps réel et réduisez les retards grâce à une gestion proactive. Avec une interface intuitive et des analyses claires, identifiez rapidement les points d'amélioration pour maximiser l'efficacité et réduire vos coûts. GEM-TMS est la solution idéale pour rendre votre logistique plus agile, réactive et performante.

GEM-FLEET[®]

Maîtrisez la gestion de vos flottes avec GEM-FLEET

Dans le monde ultra-compétitif du transport et de la gestion d'ateliers pour poids lourds, GEM-FLEET fait figure de véritable pionnier. Cette solution SaaS, développée pour répondre aux besoins précis des ateliers de flottes de camions, ne se contente pas de proposer quelques fonctionnalités dispersées : elle offre un écosystème complet et évolutif qui bouleverse la donne en matière de productivité, de rentabilité et de sécurité.



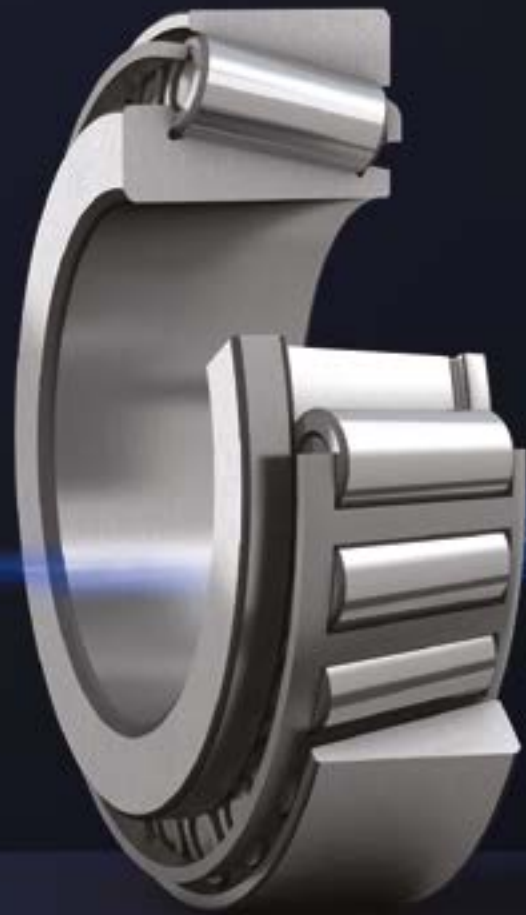
ventes@gem-tms.com
soutien@gem-tms.com
(514) 871-2784
(888) 539-0873
www.gem-tms.com

ventes@gem-fleet.com
soutien@gem-fleet.com
(888) 539-0873
www.gem-fleet.com



Roulement à rouleaux coniques

Conçu pour les travaux intenses,
fiable à chaque kilomètre



SKF offre une fiabilité inégalée pour les véhicules commerciaux. Ses roulements coniques sont conçus pour assurer durabilité, réduction des frictions, amélioration de la lubrification et longévité accrue, afin de maintenir l'efficacité de votre flotte, kilomètre après kilomètre.



Pour du soutien technique et des renseignements, visitez: vehicleaftermarket.skf.com ou scannez le code QR pour en savoir plus sur les produits SKF.

SKF

SOMMAIRE

@ Couverture crédit photo :Kenworth



6 Éditorial

8 L'ECHO DU TRANSPORT

- 8 EXCELLENCE PETERBILT reçoit les plus hautes distinctions de Peterbilt
- 10 Nominations chez Maska
- 12 EXCELLENCE PETERBILT participe à un virage stratégique
- 13 Toyota et les camions à hydrogène, ce n'est pas fini !
- 14 MASKA remporte un Gold Award pour 2025

16 FLOTTE 360°

- 16 Une légende sur roues : à la découverte du W900 Legacy édition Oh Canada
- 22 Transport Magazine en reportage chez VR CAMIONS EXPERTS
- 28 Guide du poids 2026
- 38 Est-il trop tard pour le GMC Sierra EV ?
- 44 Et pourquoi pas chez nous?

46 INNOVATIONS

- 46 L'IA atteint un point d'inflexion dans le transport et la logistique
- 48 GNC vs DIESEL



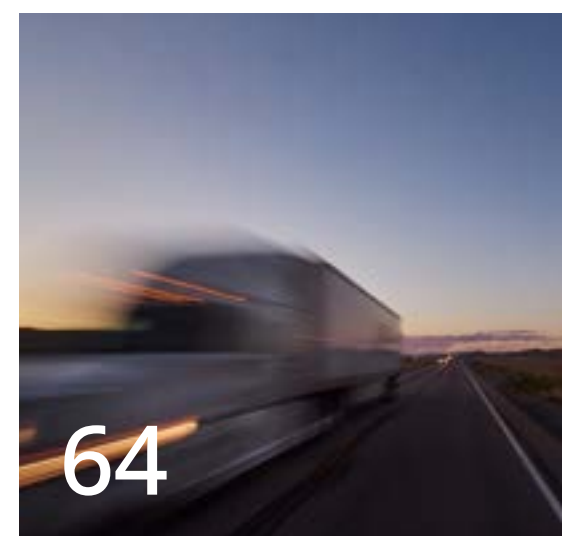
50 AU COEUR DE L'INDUSTRIE

- 50 La vie continue, l'expertise demeure...
- 54 La chaîne cinématique intégrée S13 d'International expliquée
- 58 Qu'est-ce que la formule PC-12 des lubrifiants ?

60 TRANSPORT & STRATÉGIES

- 60 Augmenter votre pouvoir d'influence avec vos clients potentiels
- 62 Transport et camionnage au Québec : turbulence, consolidation et opportunités stratégiques
- 64 Sans détour

67 INDEX DES ANNONCEURS



ÉDITORIAL



RÉDACTEUR EN CHEF,
TRANSPORT MAGAZINE
PHILIPPE COQUIN

Depuis 25 ans, Transport Magazine informe et soutient les professionnels du transport routier québécois. Fidèle à cette mission, le magazine a désormais pris le virage 100 % numérique.

Sa plateforme d'information en continu, Transport-magazine.com, regroupe aujourd'hui plus de 14 000 professionnels du secteur, avec 35 608 visites mensuelles et près de 140 000 pages consultées chaque mois. Son auditoire est en croissance constante, avec une hausse de 30 % par rapport à l'an dernier.

En 2026, le transport routier au Québec et au Canada est marqué par des transformations profondes et des enjeux incontournables.

Trois grandes tendances se dégagent.

D'abord, l'adoption accélérée des technologies (intelligence artificielle, internet des objets et véhicules autonomes) qui redéfinissent les standards en matière d'efficacité, de sécurité et de durabilité.

Ensuite, la transition vers les véhicules zéro émission, soutenue par des cibles gouvernementales ambitieuses : 100 % des ventes de véhicules légers d'ici 2035, et des véhicules moyens et lourds d'ici 2040.

Enfin, la croissance soutenue du commerce électronique continue de stimuler la demande pour des services de livraison toujours plus rapides et performants.

Ces avancées s'accompagnent toutefois de défis bien réels. Le vieillissement de la main-d'œuvre complique le recrutement et la formation de la relève. Les besoins en investissements dans les infrastructures demeurent importants pour assurer la fluidité et la sécurité du réseau. À cela s'ajoutent des coûts opérationnels en hausse, alimentés notamment par la volatilité du prix du carburant et la pénurie persistante de chauffeurs. La concurrence déloyale liée au phénomène des « Chauffeurs Inc. » ainsi que les exigences environnementales croissantes viennent également accentuer la pression sur les entreprises.

Dans ce contexte déjà complexe, les effets des politiques protectionnistes américaines, notamment celles associées à Donald Trump, continuent d'influencer les échanges transfrontaliers et d'ajouter une couche d'incertitude. C'est dans cet environnement en constante mutation que s'inscrit la ligne éditoriale de Transport Magazine. Plus que jamais, notre mission demeure claire : informer, analyser et accompagner les acteurs d'une industrie essentielle à l'économie, en leur offrant des contenus pertinents, concrets et tournés vers l'avenir.

TM TRANSPORT
Magazine

Printemps 2026 - Vol. 26 No. 1
Une publication de V2V communications
Info@transport-magazine.com
(418) 872-6060

Président/Éditeur
Mathieu Brunel

Département des ventes
Philippe Coquin

Journalistes
Éric Descarries | Piero Facchin

Collaborateurs
Jean-Pierre Lauzier (JPL Communications)
George Théberge (Cain Lamarre)

Kit Média
transport-magazine.com/annoncez-vous

Administration
Svetlana Kameneva

Designer graphique
Marc-André Roy

Webmestre et réseaux sociaux
Richard Martin

Les articles parus dans ce magazine peuvent être reproduits avec l'autorisation de l'éditeur et doivent être accompagnés de la mention suivante : « Tiré de TRANSPORT MAGAZINE ». Les opinions et affirmations émises dans ce magazine sont l'unique responsabilité de leurs auteurs

Abonnement gratuit
[Abonnez-vous au magazine numérique et infolettres](https://transport-magazine.com/abonnez-vous)

Tél. sans-frais (Canada seulement), 1 (866) 872-6060 poste 200, ou Info@transport-magazine.com

Votre magazine est désormais entré dans une nouvelle ère en étant 100% numérique. Vous pouvez feuilleter chaque édition directement en ligne, sur votre téléphone, tablette et ordinateur.

Mais ce n'est pas tout : vous pouvez cliquer, écouter, regarder et interagir avec nos contenus exclusifs : articles enrichis, vidéos, balados et liens interactifs. Une immersion complète au cœur de votre domaine professionnel.

Diffusion du magazine numérique par infolettre :
7 000 + abonnés

Site Web :
35 626 visites en moyenne / mois
14 608 visiteurs unique
Nombre d'abonnés aux médias sociaux
Facebook : 16 188 abonnés
X : 835 abonnés
LinkedIn : 3 925 abonnés

GEM-WORK

Simplifiez et optimisez la gestion de vos interventions avec GEM-WORK !

Votre solution complète de gestion de services sur le nuage

30 jours d'essai gratuit



Découvrez comment
GEM-WORK peut booster
votre activité !

GEM-WORK est une plateforme conçue pour simplifier la gestion quotidienne des métiers du service, tels que les électriciens, plombiers, chauffagistes et bien d'autres. Grâce à ses outils intuitifs, planifiez vos interventions, gérez vos équipes et automatisez la facturation en toute simplicité. Gagnez du temps, optimisez votre productivité et améliorez la satisfaction de vos clients.

Pourquoi nous choisir ?



Planification optimisée

Attribuez et suivez vos missions en temps réel pour une meilleure organisation.



Gestion des équipes

Optimisez l'affectation des ressources et améliorez la productivité.



Facturation et devis simplifiés

Créez et envoyez des devis et factures en quelques clics.



Une solution digitale complète

Un outil conçu pour centraliser et automatiser votre activité.

EXCELLENCE PETERBILT reçoit les plus hautes distinctions de Peterbilt pour son leadership dans les camions de poids moyens et son excellence globale en affaires comme concessionnaire

Excellence Peterbilt est honorée de recevoir des distinctions majeures de la part du prestigieux fabricant de camions de la marque Peterbilt, reconnaissant à la fois son excellence dans le développement des affaires des camions poids moyens et sa performance exceptionnelle en affaires au sein du réseau de concessionnaires Peterbilt.

Attribuées aux concessionnaires qui se démarquent par des résultats supérieurs, une vision stratégique claire et un engagement constant envers l'excellence, ces reconnaissances positionnent Excellence Peterbilt parmi les leaders nord-américains du réseau Peterbilt. Les critères d'évaluation incluent notamment la performance financière, la qualité des opérations, l'excellence du service après-vente, la satisfaction de la clientèle ainsi que l'utilisation exemplaire des programmes et initiatives de PACCAR.

Cette reconnaissance souligne le rôle clé d'Excellence Peterbilt dans le développement et la croissance du segment des camions poids moyens, un marché stratégique en pleine évolution dont les camions sont produits à l'usine Paccar de Sainte-Thérèse au Québec. Grâce à une approche centrée sur les besoins des clients, à une expertise approfondie et à des investissements continus dans ses équipes, ses infrastructures et ses processus, l'entreprise a su établir de nouveaux standards de performance et de qualité.

« Recevoir ces honneurs de la part de Peterbilt représente une reconnaissance exceptionnelle pour notre organisation, » affirme Nicole Lussier, présidente d'Excellence Peterbilt. « Ils témoignent du professionnalisme, de l'engagement et de la passion de nos équipes, ainsi que de notre volonté constante d'offrir à nos clients des solutions performantes, fiables et adaptées aux réalités de leur entreprise. » - Nicole Lussier, présidente d'Excellence Peterbilt

Ces distinctions confirment la solidité du modèle d'affaires d'Excellence Peterbilt, sa capacité à conjuguer croissance, innovation et excellence opérationnelle, ainsi que sa vision à long terme visant à offrir une expérience client hors du commun dans un secteur en transformation. Par cette reconnaissance, le fabricant de camions Peterbilt souligne non seulement des résultats remarquables, mais également une culture d'excellence durable, axée sur la performance, la collaboration et le leadership.



@ Crédit photo: Peterbilt



@ Crédit photo: Peterbilt

PROTÉGEONS NOS ROUTES EN DIMINUANT LES CHARGES

PÉRIODE DE DÉGEL

POUR CONNAÎTRE LES DATES VISÉES ET OFFICIELLES :

- Quebec.ca/datesdegel
- 511 (Québec) ou 1 888 355-0511 (ailleurs en Amérique du Nord)

QUÉBEC
511

Nomination chez MASKA | Olivier Labelle, Directeur des pièces – Kenworth, Maska La Présentation



Olivier Labelle

MASKA est fière de souligner la nomination d'Olivier Labelle à titre de directeur des pièces à sa succursale de Kenworth MASKA La Présentation.

Excellent dans l'implantation de nouvelles procédures et de nouveaux projets, Olivier se démarque par sa rigueur, sa structure et sa passion du travail bien fait. Avec près de 15 ans d'expérience dans le domaine automobile, notamment en gestion d'inventaires et en gestion de départements de pièces, il apporte une expertise solide et une belle énergie à l'équipe.

Bien qu'il se soit joint récemment à l'équipe, Olivier démontre déjà un fort sentiment d'appartenance et une grande fierté de contribuer à la vision de MASKA.

Félicitations, Olivier, et beaucoup de succès dans tes nouvelles fonctions !

Laurence Gosselin, Directrice du service – Lévis

MASKA est fière d'annoncer la nomination de Laurence Gosselin à titre de Directrice du service à notre succursale de Kenworth MASKA Lévis.

Diplômée en mécanique diesel, Laurence a rapidement orienté sa carrière vers le service après-vente, où elle a su bâtir une solide expertise en accompagnement technique, en gestion d'opérations et en expérience client. Son engagement, sa rigueur et son leadership l'ont menée à occuper des fonctions de gestion en service. Aujourd'hui, elle se joint à MASKA avec la même énergie et la même passion, prête à faire avancer notre équipe.

Reconnue pour son dévouement exceptionnel envers la clientèle et son énergie contagieuse, Laurence contribue activement à créer un climat de confiance et de collaboration, autant avec les clients qu'au sein des équipes.

Nous sommes très heureux de pouvoir compter sur Laurence pour continuer de redéfinir la route, ensemble.



Laurence Gosselin

Shana Berthiaume, Vice-présidente pièces

MASKA est fière d'annoncer la nomination de Shana Berthiaume à titre de Vice-présidente, Pièces.

Au cours des deux dernières années, Shana occupait le poste de directrice générale des opérations, Pièces, où elle a su mobiliser les équipes, accélérer les priorités d'affaires et contribuer au développement de MASKA.

Forte de plus de 25 ans d'expérience dans le domaine, Shana se démarque par son leadership, son approche orientée solutions et sa capacité à transformer les défis en actions concrètes. Curieuse et passionnée, elle est reconnue pour sa volonté constante d'apprendre et d'améliorer les façons de faire.

Nous lui souhaitons beaucoup de succès dans ce nouveau rôle.



À propos de MASKA : MASKA est un leader dans la vente de camions Kenworth, de pièces d'origine et d'après-vente, ainsi que dans la location, le financement et l'entretien de véhicules lourds. Avec un réseau de 12 succursales stratégiquement réparties au Québec, MASKA mise sur l'excellence de son service pour accompagner ses clients à chaque étape de leur parcours.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec :

Véronik Bordeleau, Directrice Marketing & Communications, MASKA Tél. 450 774-5000 | cell 819-479-9306 | Courriel : veronik.bordeleau@maska.ca



FORMATION SSPT CAMIONNEURS : ENSEMBLE POUR LE BIEN-ÊTRE ET LA PERFORMANCE

Voici la toute première formation en entreprise dédiée à la prévention du syndrome de stress post-traumatique (SSPT) pour accompagner vos employés après un accident ou événement traumatique. En combinant expertise en santé mentale et compréhension des défis de l'industrie du camionnage, créez une équipe de prévention efficace grâce aux avantages suivant :

- En favorisant un environnement de travail sain et sécuritaire ;
- En augmentant la résilience et la productivité de vos équipes ;
- En renforçant la performance et la stabilité de votre entreprise à long terme.

POUR PLUS D'INFORMATIONS :

Jean-Philippe Côté : (579) 421-7478

jpccote@ssptcamionneurs.com

EXCELLENCE PETERBILT participe à un virage stratégique vers une flotte plus propre, performante et fabriquée au Canada.

Minimax Express Transportation investit dans cinq camions au gaz naturel GNC grâce au programme fédéral de transport écoénergétique de marchandises

À la suite d'un essai concluant avec un camion alimenté au gaz naturel comprimé (GNC), Minimax Express Transportation Inc. a officiellement procédé à l'acquisition de cinq camions GNC, confirmant ainsi son engagement envers l'innovation, la performance et la réduction des émissions polluantes. Ce projet d'envergure a été réalisé en collaboration avec Excellence Peterbilt, son représentant Richard Yelle, ainsi que le Gouvernement du Canada par l'entremise du Programme de transport écoénergétique de marchandises, une initiative de Ressources naturelles Canada visant à accélérer la transition vers un transport de marchandises plus écologique.

Le Gouvernement du Canada appuie ce projet par une subvention totalisant 335 190 \$ pour l'acquisition des cinq unités.



Eve Grenon-Lafontaine, Mario Lussier, Rolland St-Denis, Kate Rahn, Marc Poirier, Madeleine Chenette, Richard Poirier, Stéphane Robinson, Amy Willmott, Nicole Lussier et Richard Yelle.

Une technologie de pointe, performante et responsable

Les camions acquis sont des Peterbilt 579 Daycab, assemblés à l'usine PACCAR de Sainte-Thérèse, un acteur clé de l'industrie manufacturière canadienne. Chaque unité est équipée de :

- Un moteur Cummins X15N au gaz naturel
- Une transmission automatisée Endurant 12 vitesses
- Un réservoir Agility 175 DGE

Cette combinaison technologique permet :

- Une réduction allant jusqu'à 90 % des émissions de NOx grâce au circuit fermé GNC
- Une diminution significative des gaz à effet de serre
- Une réduction de plus de 30 % des coûts de carburant comparativement au diesel
- Une exploitation plus propre et plus silencieuse

Le GNC représente ainsi une solution énergétique durable, plus respectueuse de l'environnement et économiquement avantageuse.

Une décision stratégique appuyée par des résultats concrets

« Les résultats de l'essai ont dépassé nos attentes, tant au niveau de la performance que des économies d'exploitation. Cette transition vers le GNC s'inscrit directement dans notre vision d'un transport plus durable et compétitif », souligne Marc Poirier, vice-président exécutif de Minimax Express Transportation inc.

Un impact environnemental et économique direct

Au-delà des gains environnementaux, ce projet contribue directement à l'économie canadienne et québécoise :

- Camions assemblés au Québec
- Maintien et soutien de l'expertise manufacturière locale
- Investissement dans une technologie d'avenir
- Collaboration entre entreprise privée et gouvernement fédéral

Pour Excellence Peterbilt, cette réalisation confirme son rôle stratégique dans la transition énergétique du transport par véhicules lourds.

« Grâce à ce projet, nous offrons à l'industrie canadienne des solutions pratiques et concrètes qui favoriseront la décarbonation du secteur du transport tout en renforçant nos chaînes d'approvisionnement et notre indépendance énergétique. C'est avec des investissements comme celui-ci que nous bâtissons une économie plus propre, plus sûre et plus concurrentielle. » — L'honorable Tim Hodgson, ministre de l'Énergie et des Ressources naturelles

« Le gouvernement du Canada soutient pleinement le renforcement du secteur manufacturier et automobile. Voici pourquoi Ressources naturelles Canada fournit 335 190\$ pour soutenir la construction de camions lourds à plus faibles émissions de carbone. Je remercie Minimax Express Transportation Inc. et les représentants et travailleurs de l'usine PACCAR de Sainte-Thérèse pour leur leadership dans ce domaine. » — Madeleine Chenette, Secrétaire parlementaire du ministre de l'Identité et de la Culture canadiennes et ministre responsable des Langues officielles et du secrétaire d'État (Sports)

« Nous sommes extrêmement fiers d'avoir contribué à ce projet d'envergure avec Minimax Express Transportation et l'usine PACCAR de Sainte-Thérèse. Ce partenariat démontre qu'une innovation constante des produits Peterbilt, une performance supérieure du camion et une responsabilité environnementale peuvent aller de pair », mentionne Richard Yelle, représentant chez Excellence Peterbilt

« Ce projet démontre qu'il est possible de concilier performance économique et responsabilité environnementale. Grâce à une collaboration étroite entre Minimax Express Transportation, notre partenaire manufacturier PACCAR au Québec, et le gouvernement fédéral, nous concrétisons une solution durable, innovante et bénéfique pour l'ensemble de l'industrie. Nous sommes fiers de contribuer activement à cette transition énergétique qui génère un impact réel, tant pour nos clients que pour l'environnement. » — Cathy Lussier, vice-présidente ventes et location, Excellence Peterbilt

MASKA REMPORTE UN GOLD AWARD POUR 2025

MASKA est fière d'annoncer qu'elle revient de la rencontre Annuelle des concessionnaires Kenworth 2025, tenue à Carlsbad, en Californie, avec une reconnaissance majeure : l'obtention d'un Gold Award pour l'année 2025.

Les Gold Awards sont remis annuellement à un nombre restreint de concessionnaires Kenworth, atteignant les plus hauts standards de performance du réseau. Pour 2025, MASKA est fière d'obtenir son 7^e trophée Gold en 9 ans!

Au-delà du trophée, cette reconnaissance reflète avant tout l'engagement exceptionnel de l'équipe MASKA. Discipline, entraide et constance ont marqué l'année 2025, permettant d'offrir un service de qualité, livré avec intention, jour après jour.

« Ce Gold Award est le reflet direct du travail et de l'attitude de nos équipes. Leur engagement est ce qui nous distingue et cette réussite est pleinement collective », souligne Sébastien Letendre, co-président.

MASKA tient également à remercier chaleureusement ses clients pour leur confiance, ainsi que ses partenaires et fournisseurs pour leur collaboration essentielle. Un remerciement particulier est adressé au manufacturier Kenworth, dont la qualité des produits et le soutien constant sont indispensables au succès de l'entreprise et de ses clients. Forte de ses accomplissements en 2025, MASKA aborde 2026 avec ambition et gratitude. « Nous gardons le cap, nous maintenons l'élan et continuons d'avancer ensemble », conclut Samuel Letendre, co-président.



FABRIQUÉ AU **CANADA**

SAINTE-THÉRÈSE, QUÉBEC

L'Expertise d'ici.

 GROUPE
KENWORTH
MONTREAL
DEPUIS 1990

Trouvez la succursale la plus
proche de chez vous:



Par Philippe Coquin



Une légende sur roues : à la découverte du W900 Legacy édition Oh Canada

Il suffit d'entrer dans les installations de Kenworth Montréal, à Ville Saint-Laurent, pour comprendre que certains camions ne sont pas simplement des outils de travail. Ils sont aussi des symboles.

Groupe Kenworth Montréal, seul concessionnaire corporatif de la célèbre marque, a ouvert ses portes du 26 février au 6 mars 2026 pour présenter deux modèles qui incarnent parfaitement le passé et l'avenir de la marque : le W900 Legacy édition Oh Canada, un hommage à l'un des camions les plus mythiques de l'industrie, et le tout premier camion à rebus L770, destiné aux applications municipales.

@ Photos crédit : Kenworth

Pour guider la visite, Jean-Roger Vigneau, directeur des ventes, accompagné de Marie-Antoinette Novy et Matthew Ladd, nous accueille avec enthousiasme.



@ Photos crédit : Marc-André Roy



« Nous sommes heureux de vous présenter ces deux produits : une légende revisitée avec une touche canadienne, qui arrive dans un contexte favorable au sentiment d'appartenance nationale, ainsi qu'un tout nouveau modèle qui nous permettra d'explorer de nouveaux marchés dans la région », explique-t-il.



@ Photos crédit : Marc-André Roy



@ Photos crédit : Kenworth

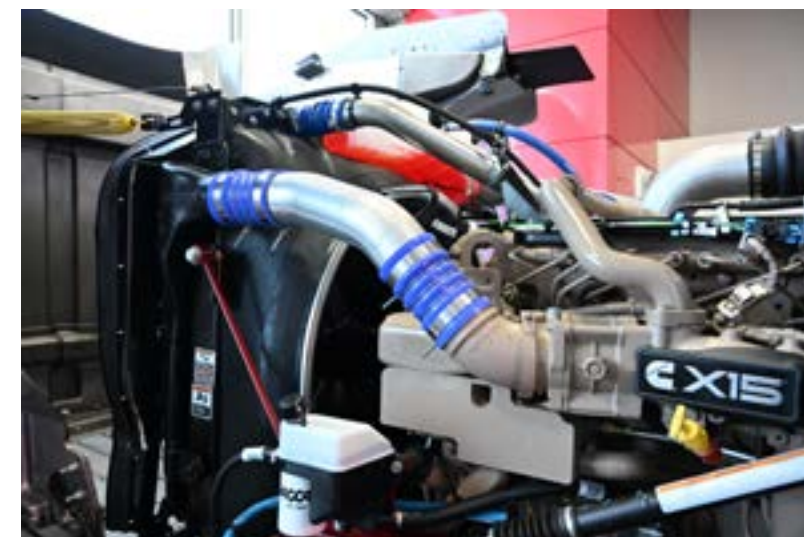
W900 Legacy : le dernier chapitre d'une icône

Pour plusieurs camionneurs, le Kenworth W900 représente bien plus qu'un simple véhicule. Depuis les années 1960, ce camion à capot long domine l'imaginaire du transport nord-américain. Son allure classique – long capot chromé, lignes imposantes et style intemporel – a fait de lui une véritable icône de la route.

Le modèle présenté chez Kenworth Montréal est particulièrement rare : il s'agit du cinquième exemplaire d'une série limitée de 1000 camions assemblés à l'usine de Renton. Cette version Legacy Oh Canada célèbre plus de 60 ans de production du W900. Les éléments esthétiques rendent hommage au style rétro du modèle tout en intégrant des touches canadiennes.

Utilisé auparavant comme camion promotionnel pour Kenworth, ce véhicule a été légèrement personnalisé par l'équipe montréalaise afin de lui donner encore plus de caractère.

Devant ce camion, les visiteurs ne cachent pas leur admiration. Le W900 incarne une époque où les camions étaient autant une déclaration de style qu'un outil de travail.



@ Photos crédit : Marc-André Roy

L770 : l'avenir des camions municipaux

À l'autre extrémité du spectre technologique se trouve le Kenworth L770, le premier camion de ce modèle commandé par le Groupe Kenworth Montréal.



@ Photos crédit : Marc-André Roy

Conçu spécifiquement pour les applications municipales et de collecte de déchets, le L770 se distingue par une conception robuste et une grande maniabilité en milieu urbain. Sa cabine avancée permet une meilleure visibilité, essentielle pour les opérations dans les rues étroites et les quartiers résidentiels.

Ce modèle marque également l'arrivée de Kenworth dans un segment stratégique : le marché des véhicules municipaux spécialisés, un domaine en pleine croissance avec l'évolution des besoins des villes.

Un succès municipal : Terrebonne choisit Kenworth et recevra le tout premier camion lourd Kenworth construit à l'usine Paccar de Ste-Thérèse.

Kenworth Montréal peut également se féliciter d'un succès important : la Ville de Terrebonne a choisi la marque dans le cadre d'un appel d'offres municipal. Cette décision confirme la solidité de l'offre Kenworth dans le secteur des véhicules municipaux, mais aussi la confiance envers une marque solidement implantée au Québec. Un événement heureux qui souligne tous les efforts déployés par la direction de l'usine québécoise, Paccar étant d'ailleurs le seul et unique manufacturier possédant une usine au Canada.



@ Photos crédit : Kenworth

La fin du W900 : un choix stratégique

Même les légendes doivent un jour tirer leur révérence.

Le groupe PACCAR, propriétaire de Kenworth, a décidé de mettre fin à la production du W900. La raison n'est pas un manque de popularité – bien au contraire – mais plutôt l'évolution des exigences technologiques. Le design du W900, conçu il y a plusieurs décennies, est devenu plus difficile à adapter aux normes modernes :

- nouvelles réglementations environnementales
- exigences d'efficacité énergétique
- intégration de technologies avancées

Son aérodynamisme limité le rend également moins performant que les camions modernes. C'est dans ce contexte que Kenworth propose une alternative moderne : le W990.

Le W990 : la nouvelle génération

Pour prendre la relève, Kenworth propose le W990, qui combine style classique avec son capot plus carré et allongé, ainsi que des technologies contemporaines. Sa cabine repose sur une plateforme large de 2,1 mètres, partagée avec les modèles T680 et T880. Cette conception offre :

- un espace intérieur plus généreux
- une ergonomie améliorée

Le W990 peut également être équipé d'intérieurs haut de gamme et de différentes configurations de couchettes.



@ Photos crédit : Kenworth

Kenworth, 103 ans d'histoire

Le nom Kenworth provient d'une combinaison des noms de ses deux fondateurs :

- Harry W. Kent
- Edgar K. Worthington

En 1923, ils rebaptisent leur entreprise Kenworth Motor Truck Company, en fusionnant leurs noms : Ken + Worth = Kenworth. Le célèbre logo de la marque, surnommé le « bug », intègre encore aujourd'hui les lettres K et W.



@ Photos crédit : Kenworth

Dès ses débuts, Kenworth se distingue par des camions robustes conçus pour les conditions difficiles du Nord-Ouest Pacifique, notamment dans l'industrie forestière. La marque a aussi marqué l'histoire en 1933, en devenant le premier constructeur américain à proposer des moteurs diesel de série.

Sa philosophie demeure la même : **“The right truck for the right job.”**

Autrement dit : construire le camion parfaitement adapté aux besoins du client.

Pour tout savoir sur l'histoire de Kenworth : <https://www.kenworth.com/kenworth-100/history/>

Tradition et innovation

La visite chez Kenworth Montréal illustre parfaitement l'évolution de l'industrie du camionnage. D'un côté, le W900 Legacy, témoin d'une histoire riche et d'un style devenu mythique. De l'autre, le L770, qui représente l'avenir des véhicules spécialisés et des marchés municipaux.

Deux camions, deux époques, mais une même philosophie : offrir le bon camion pour le bon travail.



@ Photos crédit : Kenworth

Transport Magazine en reportage chez VR CAMIONS EXPERTS

C'est avec un réel intérêt que l'équipe de Transport Magazine s'est rendue chez VR Camions Experts, une entreprise québécoise en pleine expansion. Accueillis par Sébastien Lagrange, directeur général et associé, nous avons d'abord bénéficié d'une visite complète des installations avant de nous entretenir avec lui sur l'histoire, l'évolution et l'avenir de l'entreprise, désormais entre les mains d'une nouvelle génération depuis juin 2025.

Ce reportage est une présentation de:

GEM-FLEET



@ Photos crédit : Marc-André Roy

@ Photos crédit : Marc-André Roy

Une croissance construite sur deux décennies

L'histoire débute en 2003, lorsque Pierre Harvey fonde VR Camions Experts avec une seule porte de garage. Dépositaire des moteurs Cummins ainsi que des génératrices Cummins Onan depuis ses tout débuts, l'entreprise connaît une croissance constante, atteignant en 2021 huit portes et un positionnement stratégique dans l'industrie.

Cette évolution permet à l'entreprise d'élargir considérablement son offre : des génératrices portatives au propane jusqu'aux modèles résidentiels au gaz naturel, puis aux unités industrielles et agricoles de 200 kilowatts, au diesel et au gaz naturel. Cette diversification mène à la création d'une seconde division : Génératrice Expert.

« Nous sommes d'ailleurs le seul garage au Québec qui offre les deux concessions Cummins (Moteurs) et Cummins Onan (Génératrices). »



@ Photos crédit : VR Camions Experts



@ Photos crédit : Marc-André Roy

Une relève structurée et réfléchie

Après plusieurs années à bâtir l'entreprise, Pierre Harvey cède les rênes en juin 2025 à trois associés : Sébastien Lagrange, électromécanicien de formation et désormais directeur général, Sébastien Gingras, mécanicien et directeur du service, ainsi que Serge Lavallée, comptable CPA. Le fondateur demeure toutefois impliqué afin d'assurer une transition harmonieuse.

« Le domaine du VR est un secteur très spécialisé, avec beaucoup de composantes qu'il faut maîtriser. C'est très différent du marché classique des camions et des automobiles où tout fonctionne par numéro de série (VIN). Dans le monde du VR on peut avoir un manufacturier pour le châssis et un pour la maison. C'est très enrichissant et rassurant pour nous que Pierre continue de nous transmettre ses connaissances » explique Sébastien.

Cette transition s'inscrit dans une volonté claire de continuité. Les valeurs fondamentales — expertise, passion et service personnalisé — demeurent au cœur des opérations.

« Nous sommes convaincus que cette nouvelle étape permettra de poursuivre notre mission avec la même passion et le même souci d'excellence. »

Une rencontre déterminante

Sébastien Lagrange et Serge Lavallée se sont rencontrés par l'entremise de leurs enfants. Ils étaient tous les deux à la recherche de nouveaux défis. Serge connaissait déjà Pierre, et c'est ce dernier qui a présenté Sébastien Gingras au duo.

« Notre rencontre relève d'un concours de circonstances et l'entente a été immédiate. Chacun apporte ses forces, ce qui nous rend très complémentaires. Pour ma part, je me concentre principalement sur la division Génératrices, tandis que Sébastien Gingras agit comme directeur d'atelier et Serge comme comptable », explique Sébastien.



Sébastien Lagrange, Sébastien Gingras et Serge Lavallée

@ Photos crédit : Marc-André Roy

Une équipe d'experts polyvalents au grand savoir-faire

Chez VR Camions Experts Québec, c'est l'équipe qui fait la force de cette entreprise. Elle se distingue par une expertise technique approfondie et polyvalente :

- Moteurs diesel et essence, incluant le diagnostic, l'entretien et la réparation réalisés avec rigueur et précision
- Chauffage : installation et réparation
- Solide expertise en matière de génératrices
- Installation de panneaux solaires, offrant des solutions énergétiques fiables et adaptées aux besoins des véhicules récréatifs modernes

Chaque intervention est réalisée avec professionnalisme, un souci du détail et un engagement constant envers la satisfaction de la clientèle.



@ Photos crédit : Marc-André Roy

Un atelier entièrement polyvalent

VR Camions Experts se distingue par une offre de services intégrée, permettant aux clients de tout faire au même endroit.

« Le client arrive avec sa « to-do list » et nous sommes en mesure de tout régler. Qu'il s'agisse d'un problème de moteur, de turbo, de freins, de chauffage, de climatisation, d'infiltration d'eau, de plomberie, d'électricité, de slide-out, d'auvent, etc. »

L'entreprise se spécialise principalement dans les véhicules récréatifs de classe A, B et C, tant à essence qu'au diesel.



@ Photos crédit : Marc-André Roy

Le défi de la transformation numérique

Rapidement, un obstacle majeur est identifié : une gestion partiellement informatisée et encore appuyée par le papier. Les bons de travail sont saisis deux fois, l'inventaire est peu précis et le suivi des opérations est complexe.

« Le travail de l'aviséur était colossal [...] Un vrai casse-tête ! »

Face à cette inefficacité, une solution s'impose : la numérisation des processus.

Le virage avec le logiciel de gestion des opérations GEM-FLEET

Après l'analyse de plusieurs options, l'entreprise choisit GEM-FLEET pour structurer sa gestion.

« J'ai commencé à me renseigner auprès d'autres garages, pour savoir quel logiciel ils utilisaient et s'ils en étaient satisfaits. Nous en avons retenu trois et finalement c'est GEM-FLEET qui correspondait le plus à de nos besoins. »

Les résultats ont été immédiats :

« Depuis que nous utilisons GEM-FLEET, notre atelier a complètement changé de dimension. Nous avons une meilleure visibilité sur nos opérations, que ce soit au niveau des bons de travail, du suivi des véhicules ou de la planification.

Le logiciel nous permet de mieux contrôler nos coûts, d'avoir un meilleur suivi sur notre temps facturable et surtout d'offrir un service plus structuré à nos clients. Grâce à la maintenance préventive et à l'historique détaillé, nous réduisons les pannes et les imprévus, ce qui améliore directement la satisfaction de nos clients. Avec l'application mobile, nous pouvons prendre des photos avant et après qui seront attachées au bon de travail. Cela facilite l'explication des travaux réalisés et permet d'être transparent avec le client.

Aujourd'hui, tout est centralisé, plus fluide et nous prenons de meilleures décisions au quotidien. GEM-FLEET est devenu un outil essentiel pour notre croissance. »



@ Photos crédit : Marc-André Roy

Une gestion modernisée

L'intégration de GEM-FLEET permet notamment :

- une gestion complète des opérations d'atelier (bons de travail, inspections, planification)
- un inventaire en temps réel et une meilleure gestion des pièces
- une expérience client modernisée (devis numériques, photos, signatures électroniques)
- une centralisation des fonctions (comptabilité, CRM, point de vente)

Résultat : une organisation plus rigoureuse, une réduction des erreurs et une amélioration tangible de la rentabilité.

GEM-FLEET transforme ainsi l'atelier en une structure performante et orientée vers la croissance:

- Moins de chaos
- Plus de contrôle

Au terme de cette rencontre, une réalité s'impose : VR Camions Experts illustre parfaitement une relève entrepreneuriale réussie, où l'expérience du fondateur s'allie à l'énergie et à la rigueur d'une nouvelle génération. En misant à la fois sur la spécialisation technique, la polyvalence des services et une modernisation stratégique de ses opérations, l'entreprise se positionne solidement pour les années à venir. Dans un secteur aussi exigeant que celui du VR, cette capacité d'adaptation et cette vision structurée constituent sans équivoque des leviers essentiels de croissance durable.

VR Camions Experts est à la recherche d'un mécanicien diesel ainsi que d'un électromécanicien sur la route pour la réparation et l'entretien des génératrices. Communiquez avec nous au (418) 687-5859 poste 1



Serge Lavallée, Sébastien Lagrange et Sébastien Gingras

@ Photos crédit : Marc-André Roy

Les partenaires de VR Camions Experts :



GUIDE DU POIDS LOURD 2026

L'an dernier, nous avons eu la chance d'accueillir l'Expo-Cam à Montréal, ce qui nous a permis de décrire et de publier à peu près tout ce que proposaient les catalogues des grands constructeurs nord-américains en matière de camions poids lourds, voire même de poids moyen.

Cette année en est une de relâche pour ce genre d'exposition à Montréal. Toutefois, nous avons cru bon de vous rafraîchir la mémoire en vous rappelant les modèles les plus récents désormais offerts sur notre marché. Voici donc les véhicules commerciaux d'importance disponibles chez nous pour l'année 2026, en mettant l'accent sur les camions de transport.

La presque totalité d'entre eux sont animés par des moteurs turbodiesel, bien que certains puissent également être livrés avec d'autres motorisations, dont l'électrique. Toutefois, ces versions ne sont pas incluses dans ce dossier, puisque la majorité des véhicules présentés ont déjà été mentionnés dans les nouvelles hebdomadaires de Transport Magazine ([https:// transport-magazine.com](https://transport-magazine.com)).



Freightliner

Freightliner n'a plus besoin de présentation. Considérée comme la marque la plus vendue en Amérique du Nord, elle fait partie du groupe Daimler Trucks North America (Mercedes-Benz, en d'autres mots). Elle revient avec son Cascadia de cinquième génération qui, selon le constructeur, offrirait une mécanique environ 1,9 % plus économe en carburant que la version précédente.

Cette amélioration serait attribuable à plusieurs retouches aérodynamiques, dont un capot redessiné, des déflecteurs aux montants du pare-brise, des bandes isolantes couvrant l'ouverture entre le capot et le pare-chocs, ainsi que des déflecteurs intégrés aux prises d'air. Grâce à sa plateforme télématique Detroit Connect, ce camion peut également proposer des aides à la conduite très élaborées.

Parmi les avantages annoncés pour le Cascadia, mentionnons le choix de moteurs Detroit DD13 et DD15, ainsi que la possibilité d'opter pour le nouveau Cummins X15N au gaz naturel destiné à la grandroute (400 à 605 chevaux et de 1450 à 2050 lb-pi de couple).

Parmi les autres modèles Freightliner, signalons le M2 Plus (106/112) de classe moyenne et le SD Plus (108/114) destiné aux travaux professionnels. Certains modèles Cascadia et M2 peuvent aussi être commandés avec motorisation électrique pour des applications régionales.



Le Freightliner Cascadia de cinquième génération est un des plus appréciés en Amérique. (Photo Freightliner)



Le Freightliner M2 a-t-il vraiment besoin de présentation? (Photo Freightliner)



La version SD est destinée aux travaux plus intenses. (Photo Freightliner)



L'International MV est le camion de poids moyen du constructeur. (Photo International)

International

La vénérable marque International est, au cas où vous ne le sauriez pas, passée sous le giron de Volkswagen par l'entremise de Traton. Elle propose toujours une vaste gamme de camions, bien que la majorité des modèles soient reconduits pour 2026.

On y retrouve notamment les récents LT et RH, les Durastar professionnels, les grands ProStar, les originaux Lonestar, les robustes HV, les tout récents HX — encore plus robustes — ainsi que les plus petits CV et MV.

À noter que le nouvel ensemble International S13 Integrated Powertrain est offert sur les LT, RH, HX et HV. Celui-ci est compatible avec les carburants alternatifs R100, R99 ou l'huile végétale hydrotraitée (HVO). Les camions de classe 8 équipés de cet ensemble, jumelés à la boîte T14, peuvent développer jusqu'à 515 chevaux et 1850 lb-pi de couple.



L'International préféré des transporteurs demeure le LT. (Photo International)



Le légendaire W900 a finalement tiré sa révérence. Il est remplacé par le W990. (Photo Kenworth)

Paccar

Le constructeur américain Paccar propose deux marques au sein de sa gamme de camions poids lourds : Kenworth et Peterbilt.

Chez Kenworth, soulignons la fin de la lignée W900, remplacée par le nouveau W990, légèrement plus aérodynamique. Celui-ci, tout comme les T680 et T880, peut désormais être animé par le moteur Paccar MX-13 et la boîte automatisée TX-12, tous deux développés par Paccar.

Le populaire T680 revient avec plusieurs motorisations optionnelles, dont le Cummins X15N au gaz naturel et le MX-13, en plus de la possibilité d'intégrer les ensembles technologiques ADAS, ADAS Pro et ADAS Premier, incluant le système Bendix Fusion avec caméra pour le régulateur de vitesse adaptatif, la fonction Auto-Go et plus encore.

Du côté de Peterbilt, la marque reçoit des améliorations techniques semblables, dont la boîte automatisée Paccar TX-12 Pro pour les modèles d'utilisation intensive 579, 567 et 589. Incidemment, le 567 est offert avec une portion avant de châssis renforcée pour recevoir des accessoires tels que les chasse-neiges. Son capot plus plongeant améliore à la fois la visibilité et l'aérodynamique.

Quant au modèle haut de gamme 589, il se voit doté de nouveaux phares à DEL plus efficaces.



La version T680 demeure toujours aussi populaire. (Photo Kenworth)



La version 567 de Peterbilt est livrable avec un avant renforcé pour des travaux intense. (Photo Peterbilt)



L'imposante série 589 arrive avec de nouveaux phares plus efficaces. (Photo Peterbilt)



Volvo

Le constructeur américain d'origine suédoise Volvo sera fort occupé au cours des prochains mois avec la production du VNR, la version de transport local du VNL de long courrier lancé en 2024.

Le VNR se distingue par un rayon de braquage réduit et une meilleure visibilité. Il peut aussi recevoir des options intéressantes, telles que la direction assistée dynamique et le système de caméras sans rétroviseurs. Plus moderne encore, il bénéficie d'une architecture électrique à 24 volts, plus légère, ainsi que du moteur D13 VGT de nouvelle génération.

Le Volvo VNL a déjà conquis le cœur de plusieurs amateurs de camions poids lourd. (Photo Volvo)

Mack

On ne chôme pas chez Mack, qui célèbre sa 125e année d'existence. Après le dévoilement de son modèle de grand-route Pioneer au début de 2025 — le Mack le plus connecté de l'histoire — le constructeur a également présenté une version redessinée de son camion régional Anthem.

Ce dernier affiche des dimensions mieux adaptées aux environnements urbains. Quant au Pioneer, il est livrable avec un moteur Mack MP13 développant jusqu'à 455 chevaux et 1900 lb-pi de couple.



Mack a même eu le temps de réviser sa gamme Anthem en profondeur pour utilisations urbaines. (Photo Mack)

Western Star

La gamme Western Star 2026 du groupe Daimler Trucks North America (lire « Mercedes-Benz ») comprend trois camions de la série X : les 47X, 49X et 57X, offerts en versions de base ou « Premium », avec un vaste choix de motorisations, dont le plus récent DD13 de Detroit.

Le 47X est une véritable bête de somme conçue pour les utilisations intensives comme la construction, les bétonnières ou le déneigement. Le 49X, légèrement plus long, offre un éventail élargi d'options de couchettes. Finalement, le 57X est destiné au transport sur autoroute, avec des lignes rappelant celles de son cousin, le Freightliner Cascadia.



Le Western Star 47X est le symbole du camion de travail professionnel. (Photo Western Star)



Pour les longs parcours, Western Star propose sa version 57X. (Photo Western Star)

Hino

Quoique l'on soit davantage habitués à voir les plus petits camions Hino circuler dans nos villes, sachez qu'il existe également des versions poids lourds chez ce constructeur japonais. Les modèles XL et XL8 peuvent ainsi se mesurer avantageusement à plusieurs produits de la concurrence.

Dans le cas des versions XL les plus robustes, les utilisateurs peuvent compter sur des moteurs Cummins L9 développant de 300 à 360 chevaux pour assurer la force motrice. De plus, ces camions Hino sont aussi livrables avec des ponts arrière tandem, ce qui élargit leurs possibilités d'application.



Les plus imposants Hino XL sont livrables avec un moteur Cummins. (Photo Hino)

Ford

Ironiquement, Ford demeure le seul des « Trois Grands » de Detroit à produire de grands camions, à l'exception de ceux de classe 8. Pour le transport de marchandises et la livraison, il propose toutefois le F-650 et le plus robuste F-750, des véhicules des classes 6 et 7.

Ces deux modèles sont animés par un V8 turbodiesel Ford et sont généralement offerts avec une boîte automatique à 10 rapports du même constructeur. À noter qu'un V8 à essence de 7,3 litres est également disponible selon les versions.

Ford est le seul des Trois Grands de Detroit à offrir des camions lourds mais leur capacité se limite au F-750 de Classe 7. (Photo Ford)



TRD05 PNEU DE TRACTION HAUT DE GAMME, SERVICE RÉGIONAL

APPLICATIONS : Camions pour service régional, camions à ordures, camions-bennes et camions de béton.

Une bande de roulement agressive et ouverte pour une traction exceptionnelle sur plusieurs terrains. Les blocs de bande de roulement interverrouillés au centre assurent une stabilité supérieure. Avec une profondeur de bande de roulement importante, ce pneu offre des performances robustes.

TRD92 PNEU TRACTION HAUT DE GAMME L'HIVER

APPLICATIONS : Camions régionaux et longue distance, autobus, camions à ordures, camions-bennes, camions de béton, camions de livraison et de ramassage.

Un motif de blocs d'épaulement ouvert composé de lamelles 3D pour une excellente traction sur neige. Un composé amélioré offrant une traction accrue dans des conditions hivernales sévères.

TRD97 PNEU DE TRACTION SUPER RÉGIONAL

APPLICATIONS : Camions régionaux et longue distance, autobus, camions de livraison et de ramassage.

Traction et durabilité exceptionnelles en tout temps. Les caractéristiques incluent une bande de roulement profonde de 27/32", des lamelles étendues, et de larges et ouvertes épaules, garantissant une traction maximale sur diverses conditions routières.



Distribué exclusivement par :

DYNAMIC TIRE

APPRENEZ-EN
PLUS



Est-il trop tard pour le GMC Sierra EV ?

Aussi drôle que cela puisse paraître, General Motors continue, signe et persiste dans la production de camionnettes toutes électriques alors que la concurrence semble avoir jeté la serviette. En effet, alors que Ford vient d'annoncer la fin du F-150 Lightning (tel qu'on le connaît), que Stellantis ne compte plus produire un Ram tout électrique, que Toyota ne parle même pas de la possibilité d'un Tundra tout électrique et même que GM ait déjà laissé tomber son grand fourgon de livraison BrightDrop, GM continue de vendre des Chevrolet Silverado et GMC Sierra tout électriques!

Ne reste plus que le Rivian, le Hummer EV et le moins évident Tesla CyberTruck comme pick-up. Mais ces deux derniers peuvent être aussi considérés comme des VUS modifiés!



Arrivé tard... au pire moment ?

Il faut avouer que GM y est arrivé un peu plus tard sur le marché, au moment même où le Lightning connaissait un (petit) succès, mais aussi juste avant que le président des États-Unis, l'unique Donald Trump, retire toutes ses offres gouvernementales de rabais aux acheteurs de véhicules électriques. Déjà, Ford pensait à créer une version plus abordable, moins chère, de son Lightning.

Un pick-up électrique : vraiment utile en entreprise ?

J'ai déjà publié mes impressions de conduite de plusieurs véhicules électriques à vocation commerciale dans Transport Magazine. Dans le cas des fourgons Ford e-Transit et MercedesBenz e-Sprinter, ainsi que du plus récent Ford Lightning, il était clair que ces véhicules étaient vraiment destinés au travail commercial. L'année dernière, j'ai aussi eu l'opportunité de rouler toute une semaine au volant d'un Chevrolet Silverado EV. Cela dit, le point de vue est différent ici : je devais cette fois aborder le GMC Sierra sous l'angle d'une utilisation commerciale.

Bref, peu importe l'avenir des Sierra-Silverado, ces grands pick-up de GM pourraient-ils être d'une grande utilité pour des entrepreneurs ?

Si vous circulez un tantinet soit peu sur nos routes du Québec, je suis persuadé que vous avez vu de nombreux Ford F-150 Lightning avec des inscriptions commerciales sur leurs flancs. Mais alors, comment un pick-up électrique peut-il compléter le travail de son ou de ses utilisateurs ?

Denali EV : du luxe, mais pas seulement

Le véhicule d'essai confié par General Motors Canada était un GMC Sierra Denali EV, une camionnette tout équipée, franchement haut de gamme. On parle ici d'un modèle frôlant les 124 000 \$! GM préfère prêter aux médias des versions très garnies afin que les journalistes puissent voir, en situation réelle, tout ce que la gamme offre en équipement optionnel.

Cela dit, un Sierra EV de base débute autour des 78 000 \$. Et c'est justement l'objectif de ce reportage : non pas vanter la beauté du Sierra, mais explorer ce que sa version électrique pourrait apporter à un entrepreneur.

De l'extérieur, le Sierra Denali reste très proche de son cousin, le Chevrolet Silverado. Dans cette déclinaison EV, toutefois, la calandre disparaît au profit d'un panneau lisse, encadré d'un éclairage distinctif et des lettres GMC illuminées la nuit. Les passages de roues adoptent un dessin différent, mais l'architecture demeure celle d'un grand pick-up : une cabine à quatre portes et une caisse arrière d'environ six pieds.



Là où le Sierra devient vraiment intéressant pour un usage professionnel, c'est par sa modularité. La longueur de charge peut atteindre dix pieds (!) si l'on abaisse le panneau arrière et que l'on retire la cloison centrale derrière la banquette, ce qui oblige à rabattre les dossiers arrière. Certains lecteurs se souviendront d'une idée semblable, exploitée jadis sur le Chevrolet Avalanche (2002 à 2013).

Autre détail pratique sur l'exemplaire essayé : le panneau arrière rabattable comprenait une section ouvrable qui se transforme en marchepied, facilitant l'accès à la caisse. Et il faut aussi souligner les prises de courant intégrées dans les flancs, ainsi que les autres accès à l'électricité — une commodité précieuse pour les bricoleurs, les professionnels et tous ceux qui ont besoin d'un véhicule-outil au quotidien.

Une caisse bien pensée... et un frunk qui aide

Et comme si ce n'était pas suffisant, à l'avant, au lieu d'un moteur, on découvre le « frunk », un terme américain qui combine les mots front et trunk pour décrire l'espace de chargement occupant cette partie du véhicule. Maintenant vide d'éléments mécaniques, il demeure très utile pour les bagages ou les outils nécessaires à l'utilisateur de ce Sierra !



À bord : du futur... à portée de main

L'intérieur est à la fois sobre et futuriste. La majeure partie du tableau de bord relève du futur, à commencer par l'instrumentation électronique configurable et, comme on peut le voir sur les photos, l'écran central à partir duquel le conducteur peut configurer les modes de traction, de suspension et autres, incluant la musique, les caméras de surveillance et j'en passe. Ces seuls éléments pourraient occuper des pages entières de cette publication.



Techniquement parlant...

Techniquement parlant, ce Sierra EV est un véhicule à quatre roues motrices grâce à ses deux moteurs — l'un à l'avant, l'autre à l'essieu arrière — ce qui donne 760 chevaux-vapeur et 785 lb-pi de couple. Ce qui m'a permis de passer de 0 à 100 km/h en quelque cinq secondes (vous n'êtes pas sans savoir qu'il n'y a pas de boîte de vitesses comme telle dans un pick-up électrique).

Donc, en plus d'être un pick-up d'une grande utilité, ce Sierra est aussi un véhicule de grand confort pour les longs voyages... et une véritable voiture de sport. Ajoutez à cela une réserve d'électricité permettant une autonomie d'environ 745 kilomètres (pour ce modèle à Grande autonomie, alors que la version moins poussée procure quand même plus de 600 km de réserve)!

Seule ombre au tableau : ce Sierra était équipé de roues de 24 pouces, ce qui limitait le choix de pneus.

Mon camion d'essai était chaussé de pneus Michelin Primacy LTX pour camions, qui m'ont malgré tout procuré une bonne adhérence sur nos routes enneigées ou glacées. En passant, ce GMC de grand luxe était aussi équipé d'une suspension pneumatique adaptative ajustable.



Sur la route...

Bien entendu, conduire ce grand GMC a été un véritable plaisir. Ses accélérations étaient étonnantes et ses capacités de dépassement, encore plus. J'adore les sensations que peut donner l'accélérateur au volant de ce grand pick-up électrique. Les dimensions, un peu impressionnantes, du Sierra peuvent rendre la conduite urbaine plus difficile, mais je m'en suis très bien débrouillé en ville. Les multiples caméras facilitent le stationnement... jusqu'à un certain point.

Il faut aussi garder en tête que ce GMC Sierra EV est équipé d'une très grosse batterie. Elle lui permet une grande autonomie et, surtout, la capacité de tirer une remorque allant jusqu'à 10 500 livres ! Ce choix fait grimper le poids du véhicule à près de 9 000 livres (ce qui explique une plaque commerciale F au Québec). Ironiquement, ce poids imposant aide le véhicule à mieux s'en sortir sur la neige ou sur des routes glacées ! Le freinage peut aussi être aidé par le ralentissement créé par la force de recharge des moteurs électriques.

Il y aurait tant à écrire sur mes impressions de conduite du GMC Sierra EV Denali à autonomie maximale... mais il faudrait presque un site complet pour tout couvrir ! Le seul fait d'ajuster le véhicule à son goût à partir des commandes à l'écran intérieur pourrait demander des explications sur des pages et des pages. Cela dit, on peut amadouer la "bête" en quelques minutes.

Mes déplacements sur la neige ou sur autoroute ont été des plus satisfaisants. Ce GMC était aussi doux, docile et facile à conduire (surtout grâce au poids élevé du véhicule). Je ne me suis pas risqué en situation hors route, n'ayant pas suffisamment confiance aux pneus de série. Cela dit, je crois que ce Sierra saura tout de même se déplacer facilement sur un chantier.

Utile en entreprise ? Oui... mais pour combien de temps ?

Alors, son utilité est-elle quantifiable pour une utilisation professionnelle ? Selon moi, oui ! Et le Sierra Denali EV se veut aussi un véhicule exceptionnel en voyage. Ne laissez pas son prix de 123 598 \$ vous impressionner (cela inclut les options, les frais du concessionnaire et surtout les frais de transport de 2 800 \$!). Ce GMC en vaut le coût !

La plus importante ombre au tableau ? Ce GMC deviendra-t-il le « dernier des Mohicans » ? Certains constructeurs, dont Ford, pensent à une autre configuration : un moteur à explosion qui « nourrirait » un ou des moteurs électriques, une approche qui pourrait intéresser la concurrence. Où ira le Sierra EV strictement électrique, alors ? Aussi bien ne pas y penser !



Et pourquoi pas chez nous?

L'actuel marché automobile est profondément envahi par des pick-up de tous genres. Malheureusement, plus d'un consommateur ou utilisateur se demande si, un jour, un constructeur leur proposera une camionnette pick-up de base à prix raisonnable mais plus dénudée que les camionnettes trop luxueuses présentement proposées. Évidemment, on parle ici de camionnettes qui pourraient être utilisées d'abord comme véhicule commercial, un véritable outil de travail !

Si vous suivez l'actualité automobile, vous savez que le constructeur américain Ford a déjà dévoilé son intention de produire un tel pick-up fort possiblement à propulsion électrique et ce, à un prix sous les 30 000 \$ US. Mais est-ce suffisant ?

Ironiquement, un des plus importants concurrents de Ford, le japonais Toyota, a lui aussi dévoilé son idée d'un pick-up ou d'une camionnette de base destinée au commerce, le projet IMV 0. Les premiers prototypes ont été mis en vedette au récent Salon de l'auto (oups, pardon, de la Mobilité) de Tokyo. Bien entendu, l'IMV 0 n'a pas été pensé pour l'Amérique, ni même pour l'Europe mais surtout pour des pays comme la Thaïlande, un pays mordu des petites camionnettes (ce type de véhicule compte pour presque la moitié des ventes dans ce pays) où les déplacements commerciaux se font par de plus petits véhicules compte tenu des routes plus étroites et pas toujours entretenues. Ces routes sont, comme on se l'imagine, parfois des chemins de terre battues alors que les rues des villes sont étroites et encombrées. Mais alors, pourquoi ne pas avoir ce genre de camion léger chez nous ?

Le prototype IMV 0 n'est pas une innovation technique. Sous son allure rudimentaire se cache un châssis conventionnel de camionnette Hilux, un pick-up de renommée et de distribution mondiale. Ce châssis reçoit un moteur à quatre cylindres (1TR-FE) à essence de 2,0 litres de 137 chevaux combiné à une boîte manuelle à cinq vitesses et la propulsion arrière (il serait même question d'un moteur diesel et de la motricité aux quatre roues sur commande). Autrement, la carrosserie en métal est dénudée de toute ornementation alors que même les phares sont conventionnels (et non pas aux DEL) et que les ailes sont boulonnées pour être facilement remplacées en cas de dommage. À l'intérieur, on n'y voit que deux places, des sièges de vinyle. L'instrumentation y est très limitée (il n'y a pas de compte-tours comme dans nos anciennes camionnettes et qu'il n'y a pas de luxe apparent, pas de glaces électriques, pas de télédéverrouillage, pas de climatiseur, pas même de radio! Mais on peut y voir des commandes de chauffage !

@ Photos crédit : Toyota



@ Photos crédit : Toyota



@ Photos crédit : Toyota

Quant à la caisse de base, l'IMV 0 serait livré qu'avec une seule plateforme! Évidemment, une caisse avec des flancs serait offerte en option, toujours selon le pays où il serait vendu. En passant, outre la Thaïlande, l'IMV 0 devrait être commercialisé sous peu aux Philippines sous le nom de Toyota Champ. Mentionnons qu'en Thaïlande, son prix initial serait autour de 10 000 \$! L'actuel prototype pèse environ 1555 kilos (3250 livres).

Vous aurez compris que ce Toyota n'est pas destiné à l'Amérique du Nord (surtout, s'il est construit en Asie, il serait soumis aux tarifs douaniers, surtout aux États-Unis où c'en est devenu la norme! De plus, il serait soumis à la très vieille taxation « Chicken Tax » La Chicken Tax a été mise en place aux États-Unis en 1963 sous la forme d'un droit de douane de 25 % appliqué aux importations de certains produits sous l'administration de Lyndon B. Johnson en réponse de rétorsion à la taxation de la Communauté économique européenne et notamment la France et l'Allemagne (de l'Ouest à l'époque), des importations de volailles américaines. Elle porte sur les importations de féculs de pomme de terre, de dextrine, d'alcools de type cognac, ainsi que sur les véhicules utilitaires légers. Cependant, il semble que Toyota ait déjà pris la décision de vendre cette camionnette au Mexique! Pas certain, par contre, que ce véhicule répondrait aux normes de sécurité américaines.

J'entends déjà des administrateurs et des entrepreneurs me demander quand ce petit Toyota arrivera au Canada. Sauf si nous réussissons à contourner les lois américaines sur la sécurité (auxquelles les nôtres sont arrimées), il y a peu de chances que cela arrive...mais c'est possible! Il ne reste plus qu'à attendre la camionnette « abordable » que Ford compte nous présenter d'ici deux ou trois ans. Toutefois, ne nous attendons pas à ce qu'elle soit aussi dénudée que le prototype Toyota que l'on voit en photo ici. On connaît le besoin des constructeurs américains d'ajouter une foule d'options. Mais qui sait?



Lorsque Akio Toyoda, le PDG de la compagnie, a dévoilé le projet IMV-0, cette camionnette était équipée d'une carrosserie stylisée et de jantes en alliage.



Un parfait exemple de l'application commerciale du IMV-0

L'IA atteint un point d'inflexion dans le transport et la logistique, selon Trimble

Adoption en hausse, mais la qualité des données freine encore le potentiel

Trimble a publié son rapport annuel Transportation Pulse, fondé sur une enquête menée auprès de plus de 230 dirigeants de la chaîne d'approvisionnement et de la logistique en Europe et en Amérique du Nord, afin d'évaluer l'impact de l'intelligence artificielle (IA) sur la gestion du transport et de mesurer la transformation des opérations.

Le rapport est sans équivoque : le secteur du transport a atteint un point d'inflexion en matière d'IA. La façon dont les entreprises répondront à l'accélération rapide de cette technologie pourrait déterminer leur avantage concurrentiel pour les années à venir.

Une adoption qui s'accélère, malgré des bases encore fragiles

L'adoption de l'IA en gestion du transport progresse rapidement, bien que la majorité des entreprises en soient encore aux premières phases d'implémentation. Les expéditeurs multiplient les projets pilotes : 44 % des répondants utilisent déjà l'IA pour la planification et l'optimisation du transport, tandis que d'autres applications émergent dans l'approvisionnement en fret et la visibilité en temps réel.

Du côté des transporteurs, les priorités sont claires : 42 % déploient l'IA pour la tarification et l'optimisation des corridors, et 39 % l'utilisent pour le suivi en temps réel.



Le principal frein demeure toutefois la qualité des données. Des données incohérentes ou incomplètes constituent le plus grand obstacle à la réussite des initiatives d'IA, tant chez les expéditeurs que chez les transporteurs, qui la citent comme la barrière numéro un à l'adoption.

Planification, tarification et exécution : les domaines clés

Lorsqu'on leur demande où l'IA aura le plus grand impact au cours des trois à cinq prochaines années, expéditeurs et transporteurs s'entendent sur trois axes majeurs : la planification, la tarification et l'exécution des opérations de transport.

Chez les expéditeurs, 86 % s'attendent à ce que l'IA transforme profondément la planification et l'optimisation du transport. Les transporteurs, pour leur part, placent la tarification et l'optimisation des trajets au sommet de la liste, 59 % identifiant ce domaine comme le principal générateur de valeur.

Les répondants observent ainsi un glissement important : après une phase d'expérimentation, l'industrie se concentre désormais sur l'exploitation de l'IA pour générer des gains d'efficacité mesurables.

L'essor des agents d'IA autonomes

Le rapport met également en lumière le potentiel des agents d'IA (Agentic AI), des logiciels autonomes capables de surveiller des données, de prendre des décisions et d'exécuter des tâches dans des cadres prédéfinis.

Pour les expéditeurs, les opportunités se situent notamment dans le suivi des heures d'arrivée estimées (ETA) en temps réel, cité par 52 % des répondants, ainsi que dans l'optimisation des réseaux et la sélection des transporteurs.

Chez les transporteurs, les priorités incluent le calcul et les alertes d'ETA (59 %), l'optimisation des itinéraires et de la consommation de carburant, ainsi que la négociation des tarifs au comptant.

Malgré ce potentiel, près des deux tiers des expéditeurs et plus de la moitié des transporteurs estiment que le rôle principal de l'IA demeure l'assistance à la prise de décision humaine, plutôt que son remplacement. L'approche « human-in-the-loop » reste privilégiée, signe que la confiance envers des systèmes pleinement autonomes en est encore à ses débuts.

Des écosystèmes connectés pour maximiser la valeur

Enfin, Trimble souligne que le plein potentiel de l'IA se révèle dans des écosystèmes connectés, favorisant l'échange fluide de données plutôt que leur confinement dans des silos organisationnels. 43 % des expéditeurs citent l'amélioration des capacités prédictives — précision des ETA et gestion des risques de perturbation — comme principal avantage de l'intégration de l'IA à des TMS en réseau. 55 % des transporteurs, quant à eux, voient surtout un levier majeur dans un appariement plus intelligent des chargements.

Jonah McIntire, chef des produits et de la technologie pour le transport et la logistique chez Trimble, résume ainsi l'enjeu :

« La véritable valeur de l'IA ne réside pas uniquement dans l'innovation technologique, mais dans la rapidité et l'efficacité avec lesquelles elle est opérationnalisée et intégrée à l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement. Les entreprises qui adopteront l'IA à travers leurs systèmes, leurs partenaires et leurs équipes offriront des opérations plus rapides, plus intelligentes et plus efficaces, ainsi que de meilleurs résultats pour leurs clients. »



GNC vs DIESEL : LE GRAND RÉÉQUILIBRAGE DU CAMIONNAGE LOURD

Plus performants, plus propres et bientôt plus compétitifs, les camions au gaz naturel comprimé se rapprochent rapidement du diesel.

Pendant des décennies, le diesel a régné sans partage sur le transport lourd. Mais à l'aube de nouvelles normes environnementales et grâce à des avancées technologiques majeures, le gaz naturel comprimé (GNC) est en train de changer la donne.

Il y a encore deux ans, les moteurs GNC peinaient à rivaliser avec le diesel en matière de puissance et de couple. Aujourd'hui, cet écart s'est considérablement réduit. Avec le lancement du Cummins X15N, un moteur GNC de 15 litres développant jusqu'à 500 chevaux et 1 850 lb-pi de couple, les performances sont désormais comparables à celles des moteurs diesel les plus populaires du marché. Les conducteurs parlent d'un comportement « très proche du diesel », un tournant majeur pour l'acceptation de cette technologie.

Si le coût d'acquisition demeure plus élevé pour les camions GNC, la raison est essentiellement technique. Le stockage du gaz naturel comprimé exige des réservoirs en fibre de carbone et des systèmes de carburant complexes. En revanche, les économies réalisées à long terme sont substantielles. Le prix du gaz naturel est systématiquement inférieur à celui du diesel, et l'absence de liquide d'échappement diesel (DEF) réduit les dépenses d'exploitation.

L'entretien constitue un autre avantage clé. Les moteurs GNC produisent moins d'émissions et n'utilisent pas de systèmes de post-traitement coûteux, souvent source de réparations imprévisibles sur les moteurs diesel modernes. Résultat : des coûts d'entretien plus stables et plus faciles à planifier pour les gestionnaires de flottes.



L'approvisionnement en carburant joue également en faveur du GNC. Produit localement, il n'est pas soumis aux fluctuations géopolitiques qui influencent les marchés mondiaux du pétrole. Même lors de crises majeures, comme la pandémie ou le conflit en Ukraine, les prix du GNC sont demeurés remarquablement stables. Le ravitaillement, qu'il soit effectué en station publique ou directement au dépôt, est simple, sécuritaire et propre.

Mais le véritable catalyseur pourrait venir de la réglementation. À partir de 2027, les normes EPA27 imposeront des réductions drastiques des émissions polluantes. Or, le moteur GNC X15N est déjà conforme à ces exigences, tandis que les moteurs diesel devront intégrer des technologies coûteuses pour s'y plier. Cette réalité pourrait amener une quasi-parité de coûts entre les deux solutions et accélérer l'adoption du GNC.

Longtemps perçu comme une solution de niche, le gaz naturel comprimé s'impose désormais comme une alternative crédible et stratégique au diesel dans le camionnage lourd de demain.



@ Photos crédit : Cummins

SOIRÉE ANNUELLE 2026

HOMARDS & CRABES

RÉSERVEZ VOS BILLETTS

JEUDI
14 MAI
2026

Dès 17h au
Grand Quai du
Port de Montréal

CLUB
DE TRAFIC
DE MONTRÉAL

La vie continue, l'expertise demeure...

Bruno Goyette est un entrepreneur en transport de la région de Saint-Eustache. Rencontré il y a plus d'une vingtaine d'années par le magazine L'Écho du Transport, alors qu'il était la « vedette » du segment Conduc-teur-proprétaire du mois (une rubrique qui allait devenir Transport Magazine, que vous lisez aujourd'hui), Bruno débutait sa petite entreprise... celle qui allait devenir BGT.



Crédit photos : @Bruno Goyette



Le Kenworth de BGT avant d'être repeint.

Aujourd'hui, BGT existe toujours. Et Bruno Goyette en est encore le fier propriétaire et administrateur. Son petit parc de camions est passé d'un porteur à benne à deux tracteurs avec semi-remorques à benne basculante. Le premier camion est un Kenworth T800 2014 à moteur Cummins, et le deuxième, un International LX 2012 à moteur MaxxForce. Les semi-remorques sont des Midland et BWS.

De la bouche de Bruno, malgré près de 40 ans de métier, le quinquagénaire l'avoue : il aura toujours des camions. Jusqu'ici, rien d'extraordinaire. C'est l'histoire de bien des camionneurs-proprétaires du Québec. Mais Bruno a décidé d'aller plus loin. Beaucoup plus loin.

Malgré sa dévotion à ce métier, l'ami Goyette a voulu élargir ses horizons. Selon lui, la routine peut « tuer son homme ». Il arrive un moment où entretenir ses camions — malgré toute la fierté qu'on leur porte — peut devenir une lourde tâche. Surtout après 50 ans !



Bruno pose avec Rémi Goulet, Rosalie Bonenfant et Mélanie Villeneuve, la fille de Gilles Villeneuve (à l'extrême droite).

Bruno Goyette s'est fait plusieurs amis au fil du temps. Parmi eux, il y a Caroline Lavoie, fille de Jacques Lavoie, fondateur de J. Lavoie Équipements Lourds. Caroline dirige aujourd'hui non seulement l'entreprise de son père, mais aussi J. Lavoie Finance et Lavoie et filles, services aux transporteurs, une compagnie spécialisée dans le financement et le conseil en transport par camion. Sa mission : se concentrer sur les permis de transport, tout en aidant les nouveaux venus à lancer leur entreprise dès les premières étapes.

Caroline Lavoie s'est associée à Bruno afin de profiter de l'expertise de l'Eustachois, non seulement en transport, mais aussi sur le plan technique. En parallèle, cette association vise à accompagner les artisans qui veulent acheter un camion sans se faire avoir.

Les deux compères ont amorcé leur collaboration à partir d'un bureau situé à Saint-Roch-del'Achigan, où ils comptent aider autant les débutants que les plus expérimentés à faire grandir leur entreprise. Il n'est pas question de concurrencer les grands concessionnaires, mais plutôt d'agir comme « agents de liaison ». Parmi les autres services offerts, J. Lavoie souhaite aussi aider les nouveaux venus à obtenir leur permis de transport, une expérience que Caroline dit tenir de sa famille.

L'expérience de Bruno

Si Bruno Goyette devient un atout important pour l'entreprise de Caroline Lavoie, son expérience sera tout aussi précieuse pour tout nouvel opérateur. Notre homme est convaincu qu'un propriétaire-exploitant peut très bien vivre de son camion. D'après lui, il faut apprendre à être autonome, savoir écouter sa mécanique et surtout la respecter — une attitude qu'il a développée très tôt dans ses habitudes de conduite. Et qu'il veut maintenant transmettre.

Cette usine MRT se concentre principalement sur les pneus de poids lourds, surtout ceux sur jante de 22,5 pouces (on y a déjà fait des 17,5, mais ceux-ci sont trop petits et ils causent beaucoup de perte). Une grande partie de cette production sera écoulee par les concessionnaires Pneus Bélisle ou d'autres revendeurs. Le reste passera à diverses compagnies.

« Malheureusement, nous dit-il, trop de nouveaux conducteurs abusent de leur camion en ne prévoyant pas ce qui peut leur arriver. » Son meilleur exemple? Ceux qui croient pouvoir « passer sur une lumière jaune » au lieu de l'anticiper et de ralentir bien avant l'intersection. Et au-delà de la conduite, Bruno compte aussi conseiller ces entrepreneurs sur la gestion de leur petite entreprise naissante.



L'International de Bruno Goyette Transport lors de sa livraison chez Inter-Anjou.

Mais ce n'est pas tout !

Malgré l'attention qu'il porte à sa santé et à sa forme physique, l'ami Bruno veille aussi à sa qualité de vie. Il assure d'abord les opérations de son entreprise, ayant confié la conduite de ses camions à deux fidèles employés.

Il tient cependant à vivre une autre passion : la course automobile. Non, malgré toutes ses aptitudes, il n'est pas pilote. Mais il agit à la fois comme conseiller et comme exécutant, contribuant au bon fonctionnement des équipes, notamment par la préparation des bolides. Profitant de ses moindres moments libres, il a participé, au fil des années, aux opérations et au transport des équipes de pilotes québécois de renom, comme Andrew Ranger, Alex Tagliani et bien d'autres.

Ses expériences les plus récentes ont même fait de Bruno un « acteur » à part entière : il a joué le rôle d'un membre de l'équipe du légendaire Gilles Villeneuve dans le tournage du film à venir Villeneuve, l'ascension d'une légende.

Voilà une vie bien remplie, n'est-ce pas? Camionneur, propriétaire d'entreprise, facilitateur (c'est le titre qu'il aime le plus pour décrire son rôle chez Lavoie), acteur et consultant en cinéma... qui peut demander mieux?



La chaîne cinématique intégrée S13 d'International expliquée

Il y a une quarantaine d'années, le constructeur suédois Volvo tentait d'enseigner aux fabricants nord-américains le principe de ce qu'il appelait une « chaîne cinématique verticale ». À l'époque, cela signifiait un moteur, une boîte de vitesses, un pont arrière et une suspension conçus et fabriqués par un seul et même constructeur — en l'occurrence Volvo.

Évidemment, les amateurs américains de poids lourds n'avaient que peu d'admiration pour ces ensembles mécaniques, qu'ils jugeaient plutôt fragiles. Il faut dire que l'industrie américaine des années quatre-vingt traversait une période difficile à la suite de la déréglementation du camionnage. Les lois changeaient (notamment sur le plan des « territoires »), pendant que l'économie plongeait.

Plusieurs marques presque légendaires ont disparu, comme Diamond Reo, alors que d'autres changeaient de mains ou réduisaient leurs activités : GMC passait chez Volvo, tout comme Autocar et White, tandis qu'International « rationalisait » sa production. Malgré tout, les acheteurs de poids lourds insistaient pour obtenir des moteurs Cummins, Detroit Diesel et autres, associés à des boîtes de vitesses de manufacturiers comme Eaton, Fuller ou Allison, et à des ponts Rockwell, Meritor... et j'en passe. Même les systèmes de suspension variaient, avec Hendrickson, entre autres.

Volvo a donc dû se plier aux exigences du marché et offrir des composantes mécaniques venues d'ailleurs. Aujourd'hui, pourtant, l'idée des chaînes cinématiques verticales revient à l'avant-plan. Ironiquement, c'est la vénérable marque International Motors qui l'adopte à nouveau... du moins en partie !



La chaîne cinématique d'International a été révisée afin de répondre aux exigences 2027 de l'EPA américaine.



Un retour dicté par les normes

International doit, comme les autres constructeurs, se conformer à de nouvelles exigences gouvernementales de l'EPA américaine.

En effet, ceux qui croyaient que l'EPA avait été démantelée lors des « purges » DOGE du président américain — des « purges » exécutées par un certain Elon Musk — détrompez-vous ! L'EPA (Environmental Protection Agency) a peut-être perdu des plumes, mais elle conserve beaucoup de pouvoir au moment de purifier l'air. Et ses nouvelles normes, initiées sous Joe Biden, visent l'année 2027.

International Motors LLC (désormais intégrée au groupe de camions lourds Traton, propriété de Volkswagen) a choisi de se plier à ces exigences. L'entreprise présente déjà une version 2027 de sa chaîne cinématique conçue en 2017. Aujourd'hui, elle met de l'avant sa technologie S13 Integrated Powertrain, un ensemble mécanique partagé avec d'autres marques du groupe Traton, soit les Suédois de Scania et les Allemands de MAN.

Évidemment, International tient à préciser que cet ensemble se veut simple, performant et fiable.

Une évolution... sans révolution

La version 2027 de cet ensemble reconduira environ 90 % des pièces de la plateforme actuelle, ce qui assure une certaine continuité en matière d'outillage, de pièces de remplacement et de formation des techniciens. Les utilisateurs peuvent donc s'attendre à une consommation et à un poids comparables à ceux des mécaniques actuelles, même si certaines différences — subtiles mais importantes — permettront de respecter les normes de 2027.

Par exemple :

- les limites d'oxyde d'azote (NOx) passent de 0,20 à 0,035 ;
- les systèmes de post-traitement passent d'un standard à une opération en deux étapes, sans préchauffage ;
- l'architecture électrique uniquement en 12 volts évolue vers un système mixte : 12 volts pour la cabine et 24 volts pour la chaîne cinématique ;
- une compatibilité avec les carburants renouvelables : R100 est approuvé autant pour les mécaniques 2024 que 2027.

Voilà pour les normes. Mais comment tout cela se traduit-il concrètement ? L'ensemble S13 conserve sa simplicité, mais évolue sur plusieurs points.

Ce qui ne change pas

- un moteur S13 toujours sans refroidisseur de recirculation des gaz d'échappement (EGR), avec turbocompresseur à géométrie fixe, dosage intelligent du liquide d'échappement diesel (DEF), configuration à double arbre à cames en tête et rapport volumétrique de 23:1;

- une boîte de vitesses compacte à 14 rapports, avec train d'engrenages planétaire, actionneur d'embrayage électronique, options de prise de force (PTO) et système avancé de lubrification à l'huile; un post-traitement en deux étapes, de dimensions identiques à celles d'auparavant.

Ce qui est nouveau en 2027

- un moteur S13 reçoit désormais le calage variable des soupapes (VVT), un frein moteur à soupapes variable (VVB), un reniflard de carter fermé et un huilage centrifuge;

- la boîte de vitesses T14 adopte un module de contrôle en 24 volts, avec des changements de rapports prédictifs utilisant des données de navigation et de topographie;

- une architecture électrique adaptée : 24 volts pour les éléments mécaniques (alternateur, démarreur, contrôleurs moteur), ce qui favorise les performances et la durabilité lors des démarrages à froid, tout en conservant le 12 volts pour la cabine et les systèmes électriques liés aux accessoires et aux commandes.

Alors que la chaîne S13 Integrated Powertrain demeure approuvée pour fonctionner avec le carburant diesel renouvelable R100, les essais avec le biocarburant B100 sont toujours en cours.

Tout ce qui précède peut sembler anodin aux yeux des initiés, mais gardez en mémoire que ces détails contribuent à améliorer la protection de l'environnement. Plusieurs autres constructeurs auront certainement des annonces similaires à faire au cours des prochains mois. Grâce à International Motors LLC, vous en aurez appris davantage... avant bien d'autres!



International a fait une superbe présentation médiatique de sa chaîne cinématique pour 2027. (Photo Navistar Newsroom)

Saviez-vous que V2V Technologies offre un ERP complet à très peu de frais ?

Un seul système. Une seule plateforme. Une seule solution.



14 PRODUITS UNE SEULE SOLUTION

Dans un environnement où les entreprises utilisent de plus en plus d'outils numériques, une réalité s'impose : la multiplication des logiciels coûte cher, complique la gestion et ralentit les opérations.

Notre ERP regroupe 14 produits dans un environnement entièrement intégré, conçu pour simplifier la gestion de votre entreprise tout en réduisant considérablement vos coûts technologiques.

Au lieu de payer pour plusieurs logiciels distincts, vous centralisez toutes vos opérations dans un seul outil performant et cohérent.

**Demandez une démo
adaptée à vos besoins.**



Visitez notre site web pour voir tous nos produits :

www.v2vtechnologies.com

PASSEZ À UNE PLATEFORME UNIFIÉE AVEC V2V

- ✓ Gérer vos opérations, rendez-vous, horaires et équipes
- ✓ Automatiser la paie (incluant la paie CCQ)
- ✓ Offrir la prise de rendez-vous en ligne à vos clients
- ✓ Déployer une boutique web liée à vos stocks et à votre facturation
- ✓ Centraliser votre comptabilité, vos ventes et vos communications

**Une seule solution,
des possibilités infinies!**

Qu'est-ce que la formule PC-12 des lubrifiants ?

Plusieurs de nos lecteurs sont sans doute déjà au courant de l'arrivée prochaine de la nouvelle formule PC-12 en ce qui a trait aux lubrifiants destinés aux camions et autres véhicules de poids lourd. Toutefois, avec la quantité d'informations qui nous parviennent continuellement, ce n'est pas le cas de tout le monde. Le présent dossier s'adresse donc à ceux qui souhaitent en savoir davantage sur ces nouvelles exigences.

C'est quoi, ça, PC-12 ?

Malgré le fait que le président américain Donald Trump ait récemment ordonné l'abandon de plusieurs exigences environnementales, notamment par des coupes dans certains organismes gouvernementaux des États-Unis, la recherche et le développement dans le domaine des lubrifiants continuent, pour leur part, d'évoluer.

En ce qui a trait aux huiles pour moteurs diesel d'utilisation intense (heavy duty), celles-ci doivent faire l'objet d'une mise à jour majeure, que l'industrie désigne sous l'appellation Catégories proposées 12, ou PC-12.



Ces nouvelles catégories sont actuellement à l'étude, mais elles devraient entrer en vigueur au début de 2027. Une grande partie des informations présentées dans ce dossier provient du géant pétrolier Shell.

La directrice des Services techniques aux constructeurs d'origine (OEM), Karin Haumann, est également présidente de l'Équipe de développement des nouvelles catégories de l'API (New Category Development Team ou NCDT de l'American Petroleum Institute), dont le rôle est d'informer la clientèle. C'est par l'entremise de ce groupe que l'on apprend que les lubrifiants pour moteurs diesel de véhicules d'utilisation intense connaîtront des changements importants dès 2027 afin de répondre aux nouvelles exigences en matière d'émissions polluantes.

L'ensemble de ces informations est expliqué en détail dans des documents vidéo produits par Shell Rotella, accessibles sur YouTube sous le titre Under the Hood. Toutefois, ces capsules ne sont disponibles qu'en anglais.

Par conséquent, pour ceux qui ne maîtrisent pas la langue de Shakespeare, voici ce qu'il faut retenir. Dès 2027, de nouveaux règlements de l'EPA (Environmental Protection Agency — un organisme dont le rôle a été réduit l'an dernier par Donald Trump, mais qui conserve le mandat de protéger la santé des Nord-Américains) exigeront que les huiles pour moteurs diesel d'utilisation intense contribuent à une réduction marquée des émissions polluantes.

On vise notamment une diminution de 80 % des oxydes d'azote (NOx) et de 50 % des matières particulaires. Ces exigences auront également un impact direct sur l'entretien et les garanties des moteurs ainsi que sur les systèmes d'après-traitement, incluant les filtres à particules diesel (DPF) et les systèmes SCR (Selective Catalytic Reduction). Ces derniers utilisent le liquide d'échappement diesel (DEF, une solution d'urée) injecté dans le flux d'échappement afin de convertir les oxydes d'azote nocifs en azote et en eau, conformément aux normes environnementales strictes des moteurs diesel modernes.

Pour répondre à ces exigences, l'industrie introduira donc un nouveau standard d'huile baptisé PC-12, qui sera utilisé tant dans les moteurs actuels que dans ceux à venir. Ce standard remplacera les catégories CK-4 et FA-4 de l'API par deux sous-catégories : la catégorie C, entièrement compatible avec l'ancienne norme CK-4, et la catégorie F, qui prendra la relève de la FA-4.

Leur rôle sera notamment d'améliorer la résistance à l'oxydation et la protection contre l'usure, de favoriser l'économie de carburant grâce à des options à plus basse viscosité, de prolonger la durée de vie des systèmes DPF en réduisant la formation de suie et son accumulation, ainsi que de mieux résister aux contraintes thermiques et mécaniques des moteurs plus avancés.

Shell précise que les essais liés à la formulation PC-12 sont menés tant en laboratoire que sur la route, dans des conditions réelles d'utilisation.

Parmi les améliorations attendues, le pétrolier mentionne la possibilité d'intervalles d'entretien prolongés, une réduction de la consommation de carburant, ainsi qu'une limitation accrue de la production de cendres et de soufre.

Pour ceux qui souhaitent une démonstration visuelle des technologies mentionnées, Shell suggère de consulter les vidéos YouTube évoquées précédemment.

(Photo Shell)

Augmenter votre pouvoir d'influence avec vos clients potentiels

Plus votre lien avec votre client est solide, plus votre influence sera grande.

En tant que client, achèteriez-vous à un vendeur que vous n'aimez pas ou avec qui vous n'avez aucune affinité ? Probablement pas. En général, les gens préfèrent faire affaire avec ceux qu'ils apprécient et avec lesquels ils se sentent bien. Une relation forte avec le client augmente grandement vos chances de réussite. Vous êtes-vous déjà demandé pourquoi certaines personnes vous plaisent instantanément, tandis que d'autres vous déplaisent dès le début ? Cela s'explique par le fait que vous vous connectez naturellement avec ceux qui vous ressemblent ou avec ceux que vous admirez.

En tant que vendeur, pouvez-vous améliorer votre connexion avec vos clients actuels et potentiels ? J'espère que votre réponse sera affirmative et que vous travaillerez activement à cela, car cet aspect est crucial pour votre succès en vente.

Il est essentiel de comprendre que la première impression que vous donnez est déterminante, car elle est difficile à changer. Pour établir une connexion rapide et solide avec votre client, votre apparence globale compte plus que la profondeur de vos propos.

Selon le psychologue Albert Mehrabian, les mots représentent 7 % de la communication, la communication vocale (intonation, son, etc.) 38 %, et la communication visuelle (expression faciale, gestes, etc.) 55 %.



1. Les mots utilisés : même si les mots ne représentent que 7 % de la communication, il est crucial d'adopter le vocabulaire du client. Évitez les acronymes et les termes techniques inconnus de votre client. Parlez d'abord des bénéfices que le client retirera en collaborant avec vous, plutôt que de vos produits ou services, pour éviter de créer une distance.

2. La communication vocale :

- Énergie dans la voix : ajustez votre énergie vocale à celle de votre client.
- Vitesse de parole : adaptez votre rythme de parole à celui de votre client.
- Volume : si votre client parle fort, faites de même, et inversement.

3. La communication visuelle :

- Contact visuel : maintenez un contact visuel approprié en fonction de votre client.
- Gestes : utilisez la technique du « mirroring » en imitant subtilement les gestes de votre client pour créer une meilleure connexion.
- Expression faciale : montrez de l'ouverture et de l'empathie, souriez pour montrer que vous appréciez la personne.
- Proximité : respectez l'espace personnel de votre client pour éviter d'envahir sa zone de confort.
- Toucher : adaptez votre poignée de main à celle de votre client.

Ces conseils peuvent sembler manipulateurs, mais s'ils sont appliqués dans le but sincère d'établir une connexion authentique, ils bénéficient à tous. Plus vous vous sentirez connecté avec votre client, plus la confiance s'installera rapidement, vous permettant de mieux répondre à ses besoins.

Jean-Pierre Lauzier

Expert-conseil, formateur et conférencier en vente, mise en marché et service à la clientèle

Auteur du livre « Le Cœur aux ventes »

JPL Communications inc.
info@jeanpierrelauzier.com
www.jeanpierrelauzier.com
 450 444-3879



Inscrivez-vous **gratuitement** aux chroniques **Le Cœur aux ventes**.



Transport et camionnage au Québec : turbulence, consolidation et opportunités stratégiques

Cet article est une suite logique à notre article précédent. Il est rédigé en collaboration avec DSMA, un partenaire qui accompagne les dirigeants de l'industrie du transport dans l'évaluation de leur entreprise, l'identification d'opportunités d'acquisition créatrices de valeur et le positionnement stratégique en vue d'une vente ou d'une consolidation.

Le présent texte vise à dresser un portrait actuel de l'industrie québécoise, de ses défis et des occasions qui en découlent.

En 2026, l'incertitude est devenue la norme. Pour les transporteurs québécois, les tensions géopolitiques, pressions tarifaires et renégociations commerciales influencent chaque décision, soit en matière d'investissements, de croissance ou de relève. Dans ce contexte de commerce international fragile, on estime que la croissance canadienne devrait demeurer positive mais modérée.

L'examen de l'ACEUM relance les questions sur les tarifs et la fluidité des corridors nordaméricains. Pour le Québec, porte d'entrée vers le marché américain et carrefour logistique stratégique, ces enjeux se ressentent quotidiennement.

Mais l'ouverture internationale n'est pas qu'une menace : elle transforme profondément l'industrie.

L'intensification des échanges accroît les volumes de marchandises et les attentes des clients. Rapidité, traçabilité, performance et conformité deviennent des critères non négociables. Les marges se jouent désormais sur l'efficacité opérationnelle, la technologie embarquée, l'optimisation des routes et la capacité à respecter des normes ESG de plus en plus strictes.

Pour consolider son rôle de plaque tournante nord-américaine, le Québec devra investir dans les infrastructures, la transition énergétique, la modernisation des flottes et les systèmes numériques.

À mesure que volumes et complexité augmentent, la taille critique devient un avantage clé. Les entreprises cherchent à optimiser leurs coûts fixes, centraliser leurs technologies et renforcer leur pouvoir de négociation auprès des fournisseurs et assureurs.

Les fusions et acquisitions ne sont plus opportunistes : elles deviennent un levier structurant pour protéger les marges et accélérer la croissance. Au Québec, on observe des regroupements régionaux, des acquisitions de spécialistes et une expansion vers les corridors Canada-États-Unis.

Les transporteurs indépendants, confrontés aux pressions réglementaires, aux besoins d'investissement technologique et aux enjeux de relève, deviennent des cibles naturelles pour des plateformes plus solides. Progressivement, l'industrie évolue du transporteur autonome au groupe logistique intégré.

Les clients recherchent désormais un service intégré, un point de contact unique et une capacité intermodale. Transport, entreposage, courtage et solutions spécialisées (réfrigéré, matières dangereuses, logistique transfrontalière) doivent pouvoir être offerts sous un même toit.

Cette évolution favorise l'intégration verticale, l'acquisition de firmes complémentaires et la création d'écosystèmes logistiques complets.

Les dirigeants doivent répondre à une question stratégique : investir massivement pour se transformer seul, ou rejoindre un groupe plus vaste pour accélérer la transition?

Le contexte démographique renforce la pression : un nombre croissant de propriétaires de PME arrivent à l'âge de la retraite et la complexité réglementaire persiste. Dans le même temps, le secteur attire le capital privé, qui valorise ses revenus récurrents, ses actifs tangibles et sa demande structurelle liée au commerce international. Cette convergence crée une fenêtre stratégique unique.

La consolidation et l'intérêt du capital privé soutiennent les valorisations, surtout pour les entreprises structurées, diversifiées et dotées de contrats solides. Mais les acheteurs se montrent exigeants : rétention des chauffeurs, qualité des contrats à long terme, diversification de la clientèle, exposition transfrontalière et conformité réglementaire et environnementale sont scrutées à la loupe. Dans un environnement plus volatil, la diligence devient plus rigoureuse et la préparation, essentielle.

Naviguer seul comporte des risques. La stratégie transactionnelle, la structuration fiscale et la gestion des risques juridiques doivent être pensées de façon intégrée. C'est là que l'accompagnement de partenaires spécialisés comme DSMA devient un avantage stratégique, que ce soit pour structurer la croissance ou planifier une transition.

L'ouverture du Canada aux marchés internationaux accélère la consolidation, attire le capital privé et favorise les acquisitions stratégiques. Les entreprises capables d'atteindre une taille critique, d'investir en technologie et de gérer rigoureusement leurs risques sont les mieux positionnées. À moyen terme, le camionnage québécois évolue vers une structure plus concentrée, intégrée et institutionnalisée.

La turbulence actuelle n'est donc pas seulement un défi. Pour les dirigeants prêts à agir, elle représente une occasion rare de se repositionner, de croître et de sécuriser l'avenir.



Georges Théberge



Chez Cain Lamarre, nous forgeons des solutions juridiques sur mesure pour accompagner nos clients dans l'atteinte de leurs objectifs.



ENSEMBLE POUR REUSSIR CAINLAMARRE.CA

L'année 2026 sera-t-elle meilleure?

Ouf! Nous venons de terminer une année 2025 qui nous a apporté son lot de déceptions et de mauvaises nouvelles. Il faudrait vraiment que 2026 vienne nous faire oublier ces événements qui ternissent notre réputation

Il n'y a pas si longtemps, je vous écrivais qu'il fallait redorer le blason du camionnage et, surtout, celui des camionneurs. Malheureusement, dès les premiers jours de 2026, un autre incident impliquant des camions poids lourds est venu faire les manchettes. Un train a frappé non pas une, mais deux semiremorques stationnées au-dessus d'une voie ferrée.

Selon les premiers reportages, on ne peut pas encore divulguer la nationalité des deux conducteurs qui, selon toute évidence, dormaient dans leur cabine. Toutefois, tout indique qu'ils travaillaient pour une compagnie reconnue et responsable. Ce qui est moins rassurant, c'est que ceux-ci auraient stationné leur camion sans aller vérifier ce qui se trouvait à l'arrière. Un peu comme si des pilotes de ligne n'inspectaient pas visuellement leur appareil avant un vol — ce qu'ils doivent pourtant faire!

Ce manque de professionnalisme doit être dénoncé, certes, mais on doit aussi y remédier. Déjà, alors que l'on annonce une importante pénurie de camionneurs au cours des prochaines années, il ne suffit pas de signaler les problèmes à venir : il faut leur trouver des solutions. Je comprends que les temps ont changé et que l'attrait pour les emplois dans le camionnage puisse paraître moins intéressant qu'autrefois, mais pendant que les constructeurs de poids lourds font des pieds et des mains pour rendre leurs camions plus faciles et plus confortables à conduire, la main-d'œuvre devient, elle, plus exigeante.

Les normes et exigences modernes font en sorte qu'il n'est plus aussi simple de transmettre les connaissances d'une génération à l'autre. Ces notions doivent désormais être enseignées par des personnes compétentes et responsables, et ce, dans des délais raisonnables. Il y a certes plusieurs candidats capables de prendre place dans la cabine d'un camion et de le mener à bon port, mais nous ne pouvons plus prendre de chances.

La conduite d'un poids lourd moderne exige une formation adéquate, certes, mais la maîtrise des exigences professionnelles et technologiques évolue constamment. À cela s'ajoutent la connaissance des langues et des coutumes, ainsi que la compréhension des instructions, combinée à la maîtrise des outils informatiques.

J'ai bien peur que les exigences du camionnage doivent désormais être imposées aux futurs candidats. On ne peut plus se permettre de diluer les conditions de travail et d'embauche, malgré la pénurie sérieuse qui s'annonce. Quant aux immigrants à qui l'on confie des tâches aussi exigeantes, il faudra les accueillir, certes, mais non sans les avoir préparés sérieusement.

Conduire un camion est moins exigeant en apparence. Toutefois, avec la réalité actuelle, l'augmentation de la population et l'accès accru à la conduite, il faut savoir réagir avec jugement à une multitude de situations. Il ne suffit plus de tourner un volant et de passer les vitesses.

Pensons-y pendant que la « pénurie » approche à la vitesse grand V. Bonne année 2026!

ABONNEZ-VOUS À MCI VOTRE MAGAZINE DU CIRCUIT INDUSTRIEL



Rejoignez gratuitement une communauté dynamique d'experts et d'entrepreneurs du secteur industriel ! Profitez de notre magazine papier, de notre infolettre exclusive et du magazine virtuel.

☎ **+1 (418) 623-3383**

✉ **media@magazinemci.com**



www.magazinemci.com

Abonnez-vous dès maintenant
et ne manquez plus aucune opportunité!

Prochains événements et formations de l'industrie du transport à ne pas manquer

Avril 2026	15 AVRIL	VISITE INDUSTRIELLE - AIM RECYCLAGE de Montréal par le CTCQ https://ctcq.ca/activite/aim-recyclage/
	16-18 AVRIL	Truckworld The International Centre. Mississauga, ON https://www.truckworld.ca/
	24 AVRIL	Femmes en Logistique Déjeuner-causerie Sofitel Montréal Le Carré Doré https://tcmtl.com/fr/events/celebrons-les-femmes-en-logistique
	27-29 AVRIL	60E Congrès de l'AQTr (Association Québécoise des transports) St-Hyacinthe https://www.aqtr.com/fr/evenements/60e-congres-de-laqtr-lexpertise-tournee-vers-lavenir/
	30 AVRIL AU 2 MAI	Congrès annuel de l'ACQ (Association du camionnage du Québec) Fairmont Manoir Richelieu, Charlevoix https://www.carrefour-acq.org/evenements/congres-2026-2
Mai à septembre 2026	14 MAI	Journée technique APOM (Association des professionnels à l'outillage municipal) Rivière-du-Loup https://apom-quebec.ca/evenements-apom/evenements-a-venir/
	14 MAI	Souper annuel Homards & Crabes du Club Trafic Montréal Grand Quai du Port de Montréal https://tcmtl.com/fr/events/souper-annuel-homard-crabe-2026
	26 MAI	Golf annuel du CTCQ (Comité Technique de Camionnage du Québec) https://ctcq.ca/evenements/
	26 MAI	Innovation RH, Colloque annuel de l'INNOVISTE (Vecteur de l'industrie des véhicules motorisés) Drummondville https://innoviste.ca/innovation-rh
	11-13 JUIN	Congrès annuel APOM (Association des professionnels à l'outillage municipal) Baie-Comeau - Hôtel Le Manoir https://apom-quebec.ca/evenements-apom/evenements-a-venir/
	17 JUIN	Tournoi Golf de Printemps du Club Trafic Montréal Club De Golf Atlantide https://tcmtl.com/fr/events/golf-de-printemps/
	7 JUILLET	La Journée golf et vélo 2026 de l'Association du camionnage du Québec (ACQ) Club de golf Le Blainvillier, Blainville. https://www.carrefour-acq.org/evenements/journee-annuelle-golf-et-velo-2
	6-11 SEPTEMBRE	La Semaine Nationale du Camionnage https://www.carrefour-acq.org/evenements/semaine-nationale-du-camionnage
	17 SEPTEMBRE	Journée technique APOM https://apom-quebec.ca/evenements-apom/evenements-a-venir/

Cain Lamarre.....	63
Club de trafic de Montréal.....	49
Dynamic Tires.....	37
GEM-FLEET.....	03
GEM-TMS.....	02
GEM-WORK.....	07
JPL COMMUNICATIONS.....	61
KENWORTH.....	15
MCI Magazine.....	65
Période de dégel.....	09
SKF.....	04
SSPT Camionneurs.....	11
V2V Technologies.....	56
Volvo Canada.....	68



LA SOURCE D'INFORMATION
**DU TRANSPORT
AU QUÉBEC**

Abonnez-vous gratuitement à la version numérique et à l'infolettre
<https://transport-magazine.com/abonnement> | 418-872-6060
www.transport-magazine.com

V O L V O

PRENEZ LE CONTRÔLE

Voici le tout nouveau Volvo VNR



Le nouveau VNR va redéfinir vos attentes en matière de productivité, de sécurité et de maniabilité.

Tout ça en plus d'une économie de carburant de 7,5% supérieure au modèle précédent.

Une nouvelle ère se dessine dans le transport local et régional de classe 8.

Apprenez-en plus à volvotrucks.ca

Volvo Trucks. Driving Progress