

TM TRANSPORT Magazine

V2V TECHNOLOGIES CÉLÈBRE 25 ANS D'INNOVATION AU CŒUR DE L'INDUSTRIE AUTOMOBILE

Vous êtes invité au 25^e anniversaire de V2V Technologies !

AUGMENTER LES PERFORMANCES DES COURTIERS EN TRANSPORT AVEC GEM-TMS

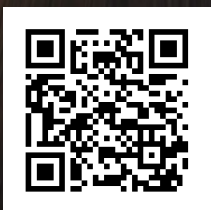
**Une solution intégrée de gestion du
transport et de la comptabilité**

LE PARC EN VEDETTE

**Gaz Propane Monin : toujours
une histoire de famille !**

ÉQUIPEMENT

**Le nouveau Cummins X10
en détail**



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.



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

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-fleet.com
- ✉ soutien@gem-fleet.com
- ☎ (888) 539-0873
- 🌐 www.gem-fleet.com



ÉPUISE DE GÉRER PLUSIEURS LOGICIELS AU QUOTIDIEN ?

Optez pour une solution 360° signée V2V Technologies.



14 PRODUITS UNE SEULE SOLUTION

Découvrez notre écosystème technologique intégré, conçu pour répondre aux besoins spécifiques de multiples secteurs.

Gagnez du temps, éliminez les doublons et améliorez votre efficacité grâce à notre solution tout-en-un.

Contactez Mathieu Brunel au 514 892-5149 pour connaître notre promotion de septembre.

Demandez une
démonstration 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
- ✓ Avoir 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!**

SOMMAIRE



34



46



60



14

6 Mot du président

8 AU CŒUR DE L'INDUSTRIE

- 8 Notre magazine prend le virage numérique !
- 10 V2V Technologies : un quart de siècle d'innovation au service des ateliers et de la gestion
- 14 V2V Technologies célèbre 25 ans d'innovation au cœur de l'industrie automobile
- 16 Augmenter les performances des courtiers en transport avec GEM-TMS: une solution intégrée de gestion du transport et de la comptabilité
- 20 GM annule la production du BrightDrop
- 21 Le Colorado vous rappelle l'utilisation de chaînes
- 22 L'innovation au service de la logistique faits saillants de la conférence Technovations de la TIA
- 24 Une journée riche en savoir, sécurité et solutions concrètes



28

28 L'ÉCHO DU TRANSPORT

- 28 Et si les camions chinois arrivaient sur notre marché...
- 32 PACCAR réduit de nouveau la production de camions à son usine de Sainte-Thérèse
- 33 Messer Canada célèbre l'excellence en camionnage et en sécurité lors de sa Compétition des chauffeurs 2025
- 34 Sécurité routière : le gouvernement impose une formation obligatoire pour la conduite d'un véhicule lourd

36 FLOTTE 360°

- 36 Quand le fils prend la relève
- 40 Le Ford Lightning est-il fait pour le travail ?

46 LE PARC EN VEDETTE

- 46 Gaz Propane Monin : toujours une histoire de famille !

50 ÉQUIPEMENT

- 50 Le nouveau Cummins X10 en détail

54 ESPACE PUBLICITAIRE

56 TRANSPORT & STRATÉGIES

- 56 Intermédiaires en services de transport – Quelles sont vos obligations ?

60 SANS DÉTOUR

- 60 Comment sauver notre réputation?

62 À NE PAS MANQUER

64 INDEX DES ANNONCEURS

Mot du président

Chers lecteurs, chères lectrices,

Alors que nous entamons une nouvelle étape dans l'histoire de TM Magazine, je tiens à vous adresser un **merci sincère**. Merci à nos **fidèles lecteurs**, qui nous suivent mois après mois, et à nos **commanditaires et partenaires**, dont la confiance et le soutien permettent à la revue de continuer à évoluer et à se renouveler.



PRÉSIDENT DE V2V COMMUNICATIONS
ÉDITEUR DE LA REVUE TRANSPORT MAGAZINE
MATHIEU BRUNEL

L'année qui s'achève marque une **grande transformation** pour notre publication. Nous sommes fiers de dévoiler le **nouveau site Web interactif de TM Magazine**, désormais accessible à l'adresse transport-magazine.com. Cette refonte vise un objectif clair : **offrir une expérience numérique moderne, fluide et connectée**, tout en améliorant le **référencement SEO** pour renforcer la **visibilité de toute l'industrie du transport et de la logistique**.

Ce nouveau portail permettra de mieux mettre en valeur les innovations, les entreprises et les femmes et hommes qui font avancer notre secteur. Vous y découvrirez des contenus enrichis — actualités, analyses, portraits d'entrepreneurs, dossiers thématiques — dans un format pensé pour les professionnels d'aujourd'hui.

Chez TM Magazine, nous croyons que la transformation numérique ne doit pas seulement être technologique, mais aussi **humaine et communautaire**. Notre mission reste la même : **informer, rassembler et inspirer** tous ceux et celles qui font battre le cœur de l'industrie du transport au Québec et ailleurs au Canada.

Merci de continuer à faire route avec nous.

L'aventure se poursuit, et elle ne fait que commencer !

NOVEMBRE-DÉCEMBRE 2025 - Vol. 25 No. 6

Une publication de V2V Communications
www.transport-magazine.com
(418) 872-6060

Président / Éditeur

Mathieu Brunel | mbrunel@v2v.ca

Département des ventes

V2Vcommunications@v2v.ca

Administration

Svetlana Kameneva
skameneva@v2v.ca

Journalistes

Éric Descarries

Collaborateurs

Jévanie Pellerin, parajuriste en droit du transport
Jean-Sébastien T. Mimeault, avocat associé(Cain Lamarre)

Demande de KIT MÉDIA

info@transport-magazine.com

Rédaction infolettres

ramartel@v2v.ca

Designer graphique et réseaux sociaux

Ecaterina Danilova
kdanilova@v2v.ca

Infolettre et réseaux sociaux

Sia Xiong
sxiong@v2v.ca

Webmestre et infographe

Richard Martin
rmartin@v2v.ca

Notre magazine entre dans une nouvelle ère et devient 100 % numérique !

Dès maintenant, vous pourrez feuilleter chaque édition directement en ligne, sur votre téléphone, tablette ou ordinateur.

Mais ce n'est pas tout : vous pourrez cliquer, écouter, regarder et interagir avec nos contenus exclusifs — articles enrichis, vidéos, balados et liens interactifs — pour une immersion complète au cœur de votre univers préféré.

Distribution du magazine :

Nombre d'abonnés aux médias sociaux Site Web : 15 967 visites / mois
Facebook : 16 188 abonnés. X : 835 abonnés. LinkedIn : 3 925 abonnés

Site web : www.transport-magazine.com

GEM-CAR

Une avancée majeure
dans la gestion d'ateliers mécaniques

GEM-CAR V16 EST ENFIN ARRIVÉ

30 jours d'essai gratuit



Découvrez GEM-CAR V16 La Révolution Continue

La nouvelle version de notre logiciel de gestion est arrivée, avec une série d'améliorations majeures conçues pour optimiser vos opérations. GEM-CAR V16 marque une étape importante vers une gestion plus rapide, plus intelligente et plus agréable.

Passer à la nouvelle génération de GEM-CAR V16 vous offre la puissance, la rapidité et l'intelligence dont vous avez besoin pour aller plus loin.

 <https://www.gem-car-cloud.com>

Découvrez les nouveautés :

- ✓ Accélération du traitement des données
- ✓ Nouveau design UX/UI modernisé
- ✓ Support client et lecture d'images automatisés par intelligence artificielle
- ✓ 140 liens GEM-LINK supplémentaires
- ✓ Nouvelle matrice de prix alimentée via GEM-LINK
- ✓ Module d'inventaire optimisé

Pour en savoir plus ou réserver une démonstration, contactez [Mathieu Brunel](#) au 514-892-5149



Fier partenaire du lancement
de GEM-CAR V16

 (514) 871-2784 / (888) 539-0875 *Sans frais

 ventes@gem-car-cloud.com

Notre magazine prend le virage numérique !



C'est officiel : notre magazine entre dans une nouvelle ère et devient 100 % numérique ! Une évolution naturelle, motivée par notre volonté d'offrir une expérience plus riche, interactive et accessible à tous nos lecteurs et partenaires.

Une expérience repensée pour vous

Dès maintenant, vous pourrez feuilleter chaque édition directement en ligne, sur votre téléphone, tablette ou ordinateur.

Mais ce n'est pas tout : vous pourrez cliquer, écouter, regarder et interagir avec nos contenus exclusifs — articles enrichis, vidéos, balados et liens interactifs — pour une immersion complète au cœur de votre univers préféré.

Une nouvelle ère pour les annonceurs

Notre virage numérique marque aussi une évolution majeure de notre offre publicitaire.

En plus des formats classiques, nous intégrons désormais des contenus interactifs, audio et même des segments podcast, pour donner à votre message plus de portée, plus de créativité et plus d'impact.

Les annonceurs peuvent désormais mesurer leurs performances en temps réel et ajuster leurs campagnes pour maximiser leur retour sur investissement.

ANNONCEZ-VOUS DANS LE MAGAZINE ET SUR LE SITE WEB !

Maximisez votre impact avec nos solutions publicitaires.

Demandez notre Kit Média

Pourquoi choisir le numérique ?

Passer au magazine digital, c'est d'abord étendre sa portée. Votre message ne connaît plus de frontières : il peut rejoindre un public local, national ou international, tout en ciblant précisément les lecteurs selon leurs intérêts et leur secteur d'activité.

Le numérique, c'est également le pouvoir de mesurer et d'ajuster. Vous pouvez suivre en temps réel le nombre de clics, le temps de lecture ou le taux d'engagement, afin d'optimiser chaque campagne et d'obtenir le meilleur retour sur investissement possible.

Votre contenu devient vivant et accessible 24 h sur 24. Les lecteurs peuvent le consulter à tout moment, sur tous les appareils, et votre message reste visible bien après sa publication.

C'est aussi une expérience plus interactive et engageante : liens cliquables, vidéos, animations, formulaires... votre publicité se transforme en expérience immersive qui capte l'attention du lecteur.

En choisissant le numérique, vous affichez une image moderne et écoresponsable. Vous réduisez votre empreinte écologique tout en valorisant une approche innovante et durable.

Le partage est enfin simplifié : vos articles et publicités peuvent être diffusés instantanément sur les réseaux sociaux ou par courriel, amplifiant votre visibilité sans effort supplémentaire.

De plus, le magazine numérique crée une synergie naturelle avec votre présence en ligne : un simple clic redirige vers votre site, votre page produit ou votre boutique, renforçant votre stratégie marketing globale.

Et ce n'est pas tout — le passage au numérique est aussi un formidable levier de visibilité et de référencement (SEO). Chaque article publié en ligne devient une porte d'entrée vers votre marque. Grâce à l'indexation par les moteurs de recherche, votre contenu reste accessible longtemps et attire continuellement de nouveaux lecteurs. Plus de clics, plus de partages et plus de trafic : une vitrine vivante et durable pour votre entreprise.

Les formats digitaux favorisent aussi une meilleure mémorisation du message, grâce à la combinaison du son, du mouvement et de l'image. Le lecteur vit une expérience sensorielle complète qui marque durablement les esprits.

Et enfin, être présent dans un magazine numérique reconnu, c'est gagner en crédibilité. Vous vous positionnez comme un acteur innovant et influent dans votre secteur.

Le futur, dès aujourd'hui

Notre mission reste la même : informer, inspirer et connecter.

Mais avec ce virage numérique, nous vous offrons une expérience plus vivante, plus accessible et tournée vers l'avenir.

V2V Technologies : un quart de siècle d'innovation au service des ateliers et de la gestion

Fondée en 2001 à Montréal, la société V2V Technologies Inc. (connue notamment pour sa solution GEM-CAR) arrive cette année à une étape marquante : 25 ans. En tant qu'acteur québécois dans le domaine des logiciels SaaS (Software as a Service) spécialisés pour les ateliers de réparation automobile et autres industries connexes, V2V a su évoluer pour s'imposer comme une signature reconnue dans le paysage technologique canadien et au-delà.

Des débuts modestes à une présence internationale

Dès ses premières années, V2V a concentré ses efforts sur des solutions de gestion pour les ateliers mécaniques et la réparation automobile. Le système GEM-CAR, conçu pour centraliser les opérations — gestion des stocks, facturation, devis, intégration de catalogues de pièces — est devenu le produit emblématique de l'entreprise. Au fil du temps, la plateforme a pris de l'ampleur. Elle est maintenant utilisée dans une quarantaine de pays et compte des dizaines de milliers d'utilisateurs actifs, ce qui souligne son adoption mondiale. Cette expansion s'est accompagnée d'une diversification de produits. V2V Technologies a créé des plateformes dérivées pour répondre à des secteurs adjacents, comme :

- **GEM-BOAT.com** pour les ateliers nautiques,
- **GEM-BIKE.com** pour les concessionnaires de vélos et motos,
- **GEM-FLEET.com, GEM-TMS.com, GEM-WORK.com**, etc.

Ces plateformes interconnectées fonctionnent souvent avec le concept GEM-LINK, un système d'intégration bidirectionnelle permettant le transfert de données entre modules pour automatiser les flux.

Les piliers du succès : innovation, modularité et partenariat

« Ce qui fait la force de V2V, c'est avant tout la qualité et l'engagement de notre équipe, » explique Bruno Lefebvre, vice-président des opérations. « Nos développeurs, nos formateurs et nos techniciens partagent une même mission : offrir un logiciel qui simplifie la vie des ateliers, tout en garantissant une expérience client exceptionnelle. »

Cette culture d'équipe et cette proximité avec les utilisateurs ont permis à V2V de constamment améliorer ses produits, tout en demeurant agile face aux besoins changeants du marché.

1. Modularité et évolutivité

V2V a toujours misé sur un modèle logiciel flexible, permettant aux clients de choisir les modules qui correspondent à leurs besoins — sans être forcés à une suite complète. Cette modularité est un argument fort, surtout pour des entreprises qui ne veulent pas payer pour des fonctionnalités qu'elles n'utilisent pas.

2. Approche axée sur le client

L'entreprise ne se considère pas simplement comme un fournisseur technologique, mais comme un partenaire stratégique dans la croissance de ses clients. Elle offre des formations (en présentiel et via sa plateforme GEM-Académie), un accès à une base de connaissances (FAQ, vidéos) et un support proactif pour accompagner les utilisateurs à chaque étape.

3. Intégration de catalogues et automatisation

L'un des avantages distinctifs des solutions est sa capacité à s'intégrer à plus de 400 catalogues de pièces en ligne, ce qui réduit les erreurs d'inventaire et accélère le flux opérationnel dans les ateliers.

4. Croissance géographique et partenariats

Pour renforcer sa présence aux États-Unis, V2V a acquis The Garage Partner, une plateforme active depuis une cinquantaine d'années sur le marché américain. De plus, l'entreprise s'appuie sur un réseau de partenaires locaux dans différents pays pour adapter ses solutions à des contextes réglementaires et linguistiques variés, tout en conservant une interconnexion solide entre les modules.

Défis et enjeux à l'ère de l'IA et de la transformation numérique

À mesure que l'environnement technologique évolue, V2V doit faire face à des défis significatifs :

- **Maintenir l'innovation** : concurrents, startups SaaS, ou plateformes généralistes peuvent rapidement offrir des fonctionnalités similaires.
- **Sécurité et conformité** : avec des clients répartis dans plusieurs juridictions, les normes de sécurité des données, la confidentialité (RGPD, etc.) et la conformité locale sont essentielles.
- **Évolution vers l'IA** : pour demeurer à la pointe, V2V devra sans doute intégrer des modules intelligents, prédictifs, d'analyse avancée ou même d'automatisation par apprentissage machine.

- Adoption des technologies émergentes : la connectivité IoT, les diagnostics embarqués, l'intégration avec les systèmes des fabricants d'automobiles — autant de domaines où V2V pourrait se positionner pour proposer une valeur ajoutée future.

Regard vers l'avenir : vers 2030 et au-delà

À 25 ans, V2V se trouve à un moment charnière. L'histoire l'a propulsée d'une entreprise locale à un acteur global dans le domaine des systèmes de gestion d'atelier.

Pour la suite, quelques axes stratégiques possibles :

- **Accélérer l'intégration de l'intelligence artificielle** pour l'optimisation prédictive, la détection d'anomalies, la maintenance prédictive dans les ateliers.
- **Étendre la portée sectorielle au-delà de l'automobile**, en renforçant les plateformes spécialisées (bateaux, flottes, immobilier, industries).
- **Explorer des partenariats** avec des fabricants d'équipements, fournisseurs de données télématiques, ou constructeurs automobiles pour enrichir les capacités de diagnostic et connectivité.
- **Renforcer la présence mondiale**, notamment en Europe, en Asie ou en Amérique latine, avec une personnalisation locale et des équipes de support régionales.

« *Nous regardons vers l'avenir avec confiance et ambition.* »

— Mathieu Brunel, président de V2V Technologies

Conclusion

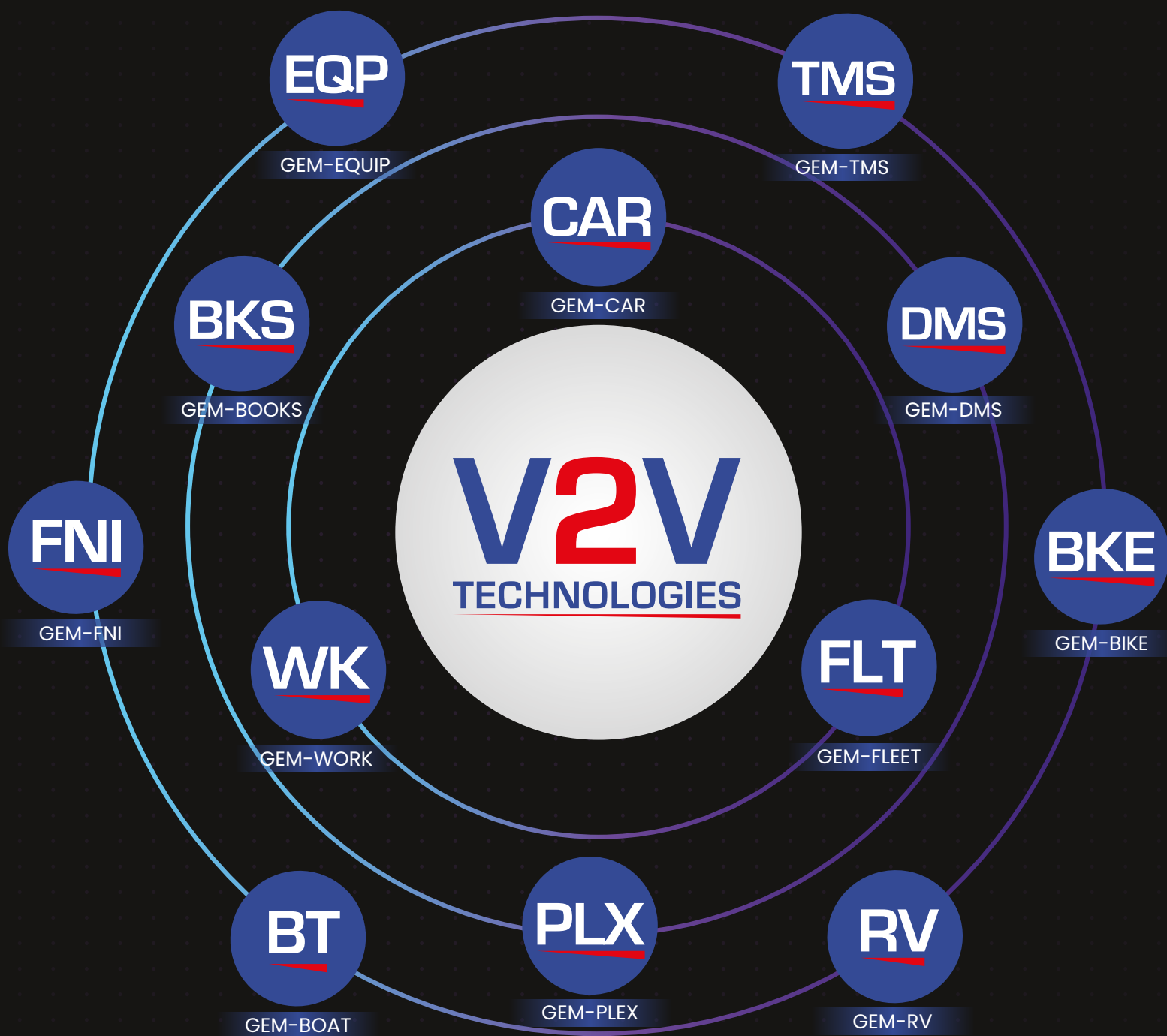
Célébrer 25 ans (ou 24 ans en termes officiels) n'est pas simplement une rétrospective : c'est un moment pour mesurer l'impact de la vision à long terme, de l'adaptation constante et de la fidélité des clients. V2V Technologies a transformé un concept local en une plateforme SaaS reconnue à l'échelle internationale. Si l'entreprise continue à innover, à se diversifier et à rester à l'écoute des besoins de ses utilisateurs, les prochaines années pourraient voir GEM-CAR et ses plateformes associées devenir des standards incontournables dans bien d'autres secteurs encore.

V2V TECHNOLOGIES®

Découvrir V2V Technologies

UNE SEULE TECHNOLOGIE DES SOLUTIONS SUR MESURE POUR CHAQUE SECTEUR PAR V2V TECHNOLOGIES

V2V Technologies dévoile 12 nouveaux spin-offs, tous propulsés par une technologie commune et éprouvée, afin d'offrir des solutions sur mesure à des secteurs verticaux spécifiques. Grâce à une approche ciblée, une expertise approfondie et une efficacité technologique, V2V Technologies renforce son engagement à innover en continu et à spécialiser ses services pour mieux répondre aux besoins uniques de chaque industrie.



V2V Technologies célèbre 25 ans d'innovation au cœur de l'industrie automobile

Le 12 décembre prochain, V2V Technologies soulignera un jalon important de son histoire : 25 ans d'innovation, de croissance et de partenariats solides au service de l'industrie automobile.

L'entreprise convie ses clients, partenaires et collaborateurs à un cocktail dînatoire exceptionnel qui se tiendra dans ses bureaux de Montréal (4460, rue Bélanger), de 17 h à 23 h. L'événement rassemblera des acteurs clés du secteur venus de partout au Québec, de l'Ontario et même de Vancouver.

Parmi les invités d'honneur figurent plusieurs grands noms de l'industrie, dont **NAPA, Carquest, AutoValue, Entrepôt de Montréal et Uni-Select**, sans oublier les partenaires financiers stratégiques **Desjardins et Catalyst**.

Au programme :

- *Un cocktail dînatoire raffiné*
- *Des moments de réseautage privilégié entre décideurs*
- *Une rétrospective des réalisations marquantes de l'entreprise*
- *Des surprises exclusives*
- *Et un grand tirage d'un voyage à New York pour clôturer la soirée en beauté*

« Cet anniversaire est avant tout une célébration collective », souligne l'équipe de V2V Technologies. « C'est grâce à la confiance de nos partenaires et à la passion de nos employés que nous avons pu repousser les limites de l'innovation depuis 25 ans. »

Les invités sont invités à confirmer leur présence dès que possible, puisque les places sont limitées.

Un quart de siècle d'excellence, ça se fête avec les meilleurs !

[Formulaire de réservation](#)

V2V
TECHNOLOGIES

DÉCEMBRE
12

**UNE CÉLÉBRATION
POUR NOS**

25

ans d'innovation

AU PROGRAMME :

Cocktail d'înatoire raffiné | Présence de leaders et décideurs clés
Rencontres et réseautage de haut niveau
Surprises exclusives tout au long de la soirée

GRAND TIRAGE D'UN VOYAGE À NEW YORK !

4460 Rue Bélanger, Montréal, QC H1T 1B4

www.v2vtechnologies.com

Augmenter les performances des courtiers en transport avec GEM-TMS : une solution intégrée de gestion du transport et de la comptabilité

Aujourd'hui, les courtiers en transport subissent une pression croissante pour optimiser leurs opérations, améliorer leur gestion financière et offrir un service irréprochable. Pour demeurer compétitifs, ils ont besoin de bien plus qu'un simple accès aux disponibilités ou d'un outil de répartition basique : il leur faut un système entièrement intégré alliant efficacité opérationnelle et intelligence financière.

C'est exactement ce que propose GEM-TMS.

Qu'est-ce que GEM-TMS ?

GEM-TMS.com est un logiciel SaaS de nouvelle génération conçu pour les courtiers en fret, les 3PL et les intermédiaires du transport.

Contrairement aux plateformes TMS traditionnelles qui exigent de multiples modules ou intégrations tierces, GEM-TMS offre une suite comptable entièrement intégrée à ses fonctions de gestion du transport.

Cette approche unifiée élimine la double saisie, réduit les erreurs coûteuses et procure une visibilité en temps réel sur les opérations et les finances.

Fonctionnalités clés pour les courtiers et les 3PL

1. Gestion simplifiée des chargements

Les courtiers peuvent publier, suivre et gérer leurs chargements grâce à un flux de travail optimisé. De la soumission de prix à la sélection du transporteur et à la répartition, chaque étape est conçue pour maximiser la productivité.

GEM-TMS.com prend également en charge le partage numérique des documents, facilitant la communication entre expéditeurs, transporteurs et courtiers.

2. Gestion centralisée des transporteurs et des clients

La plateforme regroupe les bases de données clients et transporteurs dans un seul espace, permettant de suivre la performance, la conformité et les ententes contractuelles.

Des outils CRM intégrés soutiennent la gestion des relations et encouragent la fidélisation.

3. Comptabilité intégrée

La grande force de **GEM-TMS.com** réside dans son intégration comptable native. Plutôt que de dépendre d'applications externes, les courtiers disposent d'un environnement complet comprenant :

- **Facturation automatisée**
- **Comptes à payer et à recevoir**
- **Règlements transporteurs**
- **Rapports financiers en temps réel**

En connectant les opérations aux finances, les utilisateurs accèdent instantanément à la rentabilité par chargement, client ou transporteur.

4. Soutien réglementaire et conformité

GEM-TMS aide à gérer les assurances, documents de sécurité et suivis de conformité, réduisant les risques et protégeant la réputation de l'entreprise.

5. Évolutivité et accès infonuagique

Entièrement infonuagique, **GEM-TMS.com** garantit un accès sécurisé à distance en tout temps, sans investissement informatique lourd — idéal pour les équipes distribuées et les entreprises en croissance.

Pourquoi l'intégration comptable est-elle essentielle ?

Pour de nombreux courtiers, le fait de jongler entre un TMS et un logiciel comptable distinct engendre des inefficacités et des angles morts.

La double saisie des données fait perdre du temps et augmente les risques d'erreurs, tandis que les rapports financiers arrivent souvent trop tard pour orienter les décisions.

Avec GEM-TMS.com, la synchronisation en temps réel entre opérations et comptabilité permet d'évaluer instantanément l'impact financier de chaque décision — du choix du transporteur à la tarification client — sans attendre les rapprochements de fin de mois.

Témoignage de l'industrie

«La solution GEM-TMS, en combinant réservation et comptabilité, nous a permis de croître rapidement jusqu'à plus de 100 millions de réservations par année.» — Richard Martel, Président, AP International

Ce témoignage illustre comment une intégration complète des opérations et des finances soutient une croissance durable et mesurable.

Un avantage concurrentiel décisif

En réunissant contrôle opérationnel et intelligence financière, **GEM-TMS.com** permet aux courtiers de :

- Améliorer les marges grâce à une meilleure visibilité des coûts
- Accélérer les cycles de facturation et renforcer la trésorerie
- Réduire les frais généraux en éliminant les systèmes redondants
- Renforcer la conformité et limiter les risques

Dans un secteur où rapidité, précision et adaptabilité font la différence, **GEM-TMS.com** aide les courtiers à se concentrer moins sur l'administration — et davantage sur la croissance.

Mot de la fin

À l'heure où les intermédiaires du transport évoluent dans un marché hautement concurrentiel, disposer du bon partenaire technologique est crucial.

GEM-TMS.com n'est pas qu'un TMS : c'est une solution de gestion complète avec comptabilité intégrée, conçue pour accroître l'efficacité, la rentabilité et la satisfaction client.

En comblant le fossé entre opérations et finances, **GEM-TMS.com** offre aux courtiers la capacité de prendre des décisions plus intelligentes, plus rapidement.

Ce n'est pas qu'un logiciel : c'est un véritable moteur de croissance pour les courtiers modernes.

[Découvrir GEM-TMS](#)

GEM-TMS®



GEM-TMS : Votre solution complète de gestion de transport infonuagique !

30 jours d'essai gratuit

Ainsi, GEM-TMS est un outil essentiel pour assurer un transport efficace des marchandises, de l'expéditeur au destinataire. Il s'agit de la solution idéale pour gérer votre logistique tout en optimisant vos performances. Cette technologie moderne vous offrira une assistance fiable pour la gestion de votre chaîne logistique.

Contactez GEM-TMS :

☎ (866) 312-9911 *Sans frais

✉ ventes@gem-tms.com

🌐 www.gem-tms.com

Le logiciel GEM-TMS est configuré en fonction des besoins spécifiques de chaque entreprise, selon sa taille et son type de service. Il permet de maîtriser les flux, les coûts et les délais, offrant ainsi la possibilité de :

- ✓ Gérer la chaîne de transport,
- ✓ Gérer des estimés,
- ✓ Planifier les bookings,
- ✓ Réaliser des économies sur les coûts de transport,
- ✓ Améliorer la qualité du service pour satisfaire les clients.

Pour en savoir plus ou réserver une démonstration, contactez [Mathieu Brunel](#) au 514-892-5149



Photo : GM

GM annule la production du BrightDrop

Malgré l'annonce récente d'une (modeste) reprise de la production du fourgon de livraison tout électrique BrightDrop, General Motors a confirmé l'arrêt complet et définitif du projet, sans plan de remplacement à court terme. Ce modèle, symbole des ambitions électriques du constructeur, était assemblé à l'usine CAMI d'Ingersoll, en Ontario.

Cette décision entraîne le licenciement d'environ 1000 employés, une nouvelle qui secoue la région ainsi que les gouvernements ontarien et canadien, lesquels avaient investi plus de 300 millions de dollars canadiens dans les installations de GM. Ces derniers demanderont maintenant des comptes au constructeur américain quant à l'avenir du site.

Malgré tout, Kristian Aquilina, président de GM Canada, a assuré que des solutions de rechange étaient à l'étude afin de maintenir l'activité de l'usine d'Ingersoll. Il a ajouté que la compagnie demeure engagée à soutenir la transition vers une production plus durable, même si le BrightDrop n'en fera plus partie.

Le Colorado vous rappelle l'utilisation de chaînes

Si vous ou l'un de vos conducteurs devez traverser l'État américain du Colorado durant les mois d'hiver, sachez que celui-ci tient à rappeler qu'il appliquera ce qu'il appelle la « Must Carry Chain Law », soit l'obligation de garder des chaînes à portée de main. Cette mesure, signée en 2024, exige que tout conducteur de camion commercial (CMV) transporte ces chaînes du 1er septembre au 31 mai.

Cette loi s'applique à tout véhicule, simple ou combiné, de plus de 16 000 livres, qu'il soit destiné au commerce, au transport, ou à un usage de passagers — incluant tout véhicule pouvant transporter 16 personnes ou plus, conducteur compris.

Elle concerne certains corridors spécifiques, notamment :

- Interstate 70 (I-70) à l'ouest du mille 259 (Morrison)
- Colorado State Highway 9 du mille 63 à 97 (Frisco à Fairplay)
- US Route 40 à l'ouest du mille 256 (Empire)
- US Route 50 à l'ouest du mille 225 (Salida)
- US Route 160 à l'ouest du mille 304 (Walsenburg)
- US Route 285 à l'ouest du mille 250 (Morrison)
- US Route 550 du mille 0 à 130

Plusieurs autres particularités accompagnent cette loi. Il est donc recommandé de vérifier la réglementation de l'État avant de le traverser. En fait, il est toujours prudent de consulter les lois locales des États que vous prévoyez parcourir avant de prendre la route.



L'innovation au service de la logistique : faits saillants de la conférence Technovations de la TIA

La conférence récemment organisée par la Transportation Intermediaries Association (TIA), s'est une fois de plus imposée comme un événement incontournable pour quiconque s'intéresse à l'avenir de la logistique et de la technologie du transport. Le rassemblement de cette année a réuni les esprits les plus brillants et les solutions les plus avancées dans l'industrie du 3PL et des systèmes de gestion du transport (TMS), offrant aux participants une place aux premières loges pour découvrir les technologies qui transformeront la gestion du transport.



La technologie au cœur de l'événement

Les participants ont exploré des innovations de pointe touchant presque tous les aspects de la logistique — de l'automatisation propulsée par l'IA aux systèmes de gestion de transport de nouvelle génération. Des acteurs majeurs comme **GEM-TMS.com (Canada)** et **McLeod Software (États-Unis)** ont présenté leurs plus récents développements, mettant en lumière la façon dont les plateformes intégrées et les flux de travail intelligents révolutionnent les opérations des courtiers et des transporteurs.

L'événement fourmillait d'enthousiasme autour des **outils propulsés par l'intelligence artificielle**, notamment de nouveaux **assistants vocaux et virtuel (chat bots)** conçus pour accroître l'efficacité, simplifier la communication et optimiser la gestion des chargements. Ces outils démontrent que l'automatisation n'est pas simplement l'avenir du transport de marchandises — elle en est le présent.

Là où les meilleurs de l'industrie se connectent

Au-delà des démonstrations technologiques, le salon offrait des occasions de réseautage inégalées. Les participants ont pu échanger avec des **leaders de certains des plus grands transporteurs et courtiers du monde**, notamment **C.H. Robinson**. La présence de **Cody Griggs**, vice-président de la plus grande entreprise de courtage au monde, a souligné l'importance de l'événement pour les acteurs et les décideurs clés du secteur du 3PL.

Tables rondes, concours « Shark Tank » et cocktails.

Entre les tables rondes stimulantes, un concours d'innovation façon « Shark Tank » et les sessions de réseautage autour d'un cocktail, la conférence

Technovations a su allier perspicacité et inspiration. Avec près de 100 fournisseurs de solutions TI représentés, l'événement offrait une occasion inégalée d'explorer de nouveaux partenariats, de découvrir les tendances et d'imaginer l'avenir de la technologie logistique.

Célébrer l'innovation

Félicitations à **John Sutton et à l'équipe de SunteckTTS**, lauréats du prix Technovator of the Year! Leur reconnaissance célèbre l'esprit d'innovation et de progrès technologique qui définissent la conférence Technovations — faisant progresser l'industrie du 3PL grâce à la créativité, à la détermination et à une vision transformatrice.

Propulser l'avenir du 3PL

L'événement Technovations de la TIA n'était pas qu'une vitrine — c'était un aperçu de **l'avenir de la logistique tierce partie**, là où l'automatisation, l'intelligence artificielle et la collaboration s'unissent pour bâtir des chaînes d'approvisionnement plus intelligentes, plus rapides et plus connectées. Pour les chefs de file technologiques, les courtiers et les transporteurs, la conférence Technovations de cette année a réaffirmé une chose : l'innovation ne ralentit pas — elle s'accélère.



Une journée riche en savoir, sécurité et solutions concrètes

Le 1^{er} octobre, le Comité technique du camionnage du Québec (CTCQ) a réuni transporteurs, fournisseurs et experts du secteur pour une journée entièrement consacrée à un enjeu crucial : la gestion des systèmes de roulement des véhicules lourds et la réduction des risques de défaillance.



Les conférences en bref...

1. Et si vos pneus et vos roues vous parlaient

Présentée par Alain Savoie, directeur du développement des affaires chez W Star, cette conférence a mis en lumière les nouvelles technologies de détection et de suivi de l'état des pneus et des roues, ouvrant la voie à une maintenance préventive plus intelligente.

2. Roulement de roue, noix de roue et Dr. Preload

Animée par Daniel Gagné, gérant de territoire senior chez Cummins Drivetrain and Braking Systems, cette présentation a porté sur les bonnes pratiques de réglage, de couple et de performance des systèmes de roulement, afin d'en prolonger la durée de vie et d'éviter les défaillances critiques.

3. Des roues bien en place : comment éviter les pertes de roues

Présentée par Philippe Langlois, président de PLC Consultant Inc., cette conférence a offert un tour d'horizon complet des causes de perte de roues et des solutions éprouvées pour assurer une fixation fiable et durable.

« *C'est une occasion unique de rencontrer des experts, d'échanger avec nos pairs et de repartir avec des solutions concrètes* », souligne Philippe Langlois, président de PLC Consultant et administrateur au CTCQ.

Des partenaires de haut calibre

La présence d'exposants majeurs — **Cummins, Eaton, Goodyear, Grote, Groupe DCS, Équipement McCann, PLC Consultant, Traction, Transport Magazine et Transport Routier** — a contribué à des discussions techniques de haut niveau.

Des **partenaires clés** tels que **PLC Consultant, Meritor, W Star et Équipement McCann** ont également soutenu l'événement, confirmant le rôle du **CTCQ** comme **catalyseur d'expertise et de collaboration** au sein de l'industrie du transport routier.

CTCQ : savoir, sécurité et collaboration

En collaboration avec les acteurs de l'industrie, le CTCQ s'impose comme un allié stratégique pour accompagner la croissance des entreprises de transport.

Sa mission : allier expertise technique, formation continue et réseautage professionnel pour renforcer la sécurité et la performance du secteur.

Des activités toute l'année

Le CTCQ propose un calendrier bien rempli : congrès annuel, conférences techniques, dîners-conférences, cocktails de réseautage, ainsi que quatre séminaires techniques et une visite industrielle qui permettent aux participants de découvrir les innovations qui transforment l'industrie.

Le très attendu Tournoi de golf annuel du CTCQ dans un esprit de camaraderie et de collaboration.

Une valeur ajoutée pour tous les membres

Un espace privilégié pour échanger sur les innovations et les nouvelles technologies.

Un accès direct à une expertise technique et à des formations rarement offertes ailleurs.

Dans tous les cas, la sécurité et les meilleures pratiques demeurent au cœur des priorités du CTCQ.

Pour en savoir plus sur les activités du Comité technique du camionnage du Québec : www.ctcq.ca

CTCQ Séminaire technique

11 NOVEMBRE 2025
Comité technique de camionnage du Québec

Centre Renaissance Montréal :
Déjeuner conférence à partir de 8h30

Lithium & Supercondensateurs : La nouvelle ère du camionnage – Fini l'idling et les batteries acide-plomb

Une présentation technique sur ces solutions et leurs impacts concrets sur la performance et la fiabilité des flottes.

Présenté par : **C8 ENERGY**

POUR VOUS INSCRIRE : WWW.CTCQ.CA | GRATUIT POUR LES MEMBRES



PARTENAIRE DE VOTRE ENTREPRISE



VENTES SERVICE PIÈCES FINANCEMENT



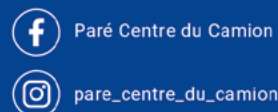
**TOUTES MARQUES
DE CAMIONS LOURDS**



SUCCURSALE DE LÉVIS
250, route Président-Kennedy
Lévis (Québec) G6V 9J6
T : 418 833-5333

SUCCURSALE DE QUÉBEC
2885, avenue Kepler
Québec (Québec) G1X 3V4
T : 418 688-5333

NOS RÉSEAUX SOCIAUX



Et si les camions chinois arrivaient sur notre marché...

Le nouveau monde dans lequel le président américain Trump semble nous envoyer pourrait en surprendre plus d'un. Ajouter à cela ses manies de vouloir imposer des tarifs chaque fois qu'il est contrarié ! Parmi ses dernières découvertes, il y a celles d'imposer ces tarifs aux constructeurs de poids moyens et lourds importés aux États-Unis. Évidemment, la plus grosse pénalité va à PACCAR qui a probablement la seule usine qui assemble des camions au Canada.



Mais alors, si les choses s'envenimaient, se pourrait-il que nos dirigeants commencent à faire des affaires avec d'autres pays pour nos camions poids lourds ? Rien n'est impossible ! Bien entendu, le Canada pourrait se tourner vers des partenaires européens et nous serions bien servis par les Mercedes-Benz, Scania, Volvo, Iveco, MAN (dans le giron de Volkswagen), DAF (du groupe PACCAR) et même Ford de ce monde. Mais, il vous faudra vous habituer à des poids lourds avec cabine avancée (« flat nose » pour la plupart d'entre nous) car on ne fait pas de camions à cabine régulière (ou cabine à capot pour reprendre les termes européens) en Europe...du moins, pas à grande échelle.

Les camions japonais comme Isuzu, Hino Fuso et autres deviendraient des possibilités (et encore une fois, il ne s'agit que de camions à cabine avancée comme les Hyundai coréens d'ailleurs. Mais saviez-vous que les constructeurs chinois ont toute une industrie de camions poids lourd prête à envahir le monde ? La preuve, c'est que lors de l'exposition IAA Transportation qui s'est tenue l'an dernier à Hanovre en Allemagne, il y avait des camions chinois. Non, leurs constructeurs de poids lourds n'ont pas encore pignon sur rue sur le Vieux Continent mais ceux qui assemblent des autos de plus en plus extraordinaires (à prix raisonnable, spécifions-le !) commencent à s'imposer sur ce marché populaire ! Tout semble indiquer alors que ces constructeurs chinois lorgneraient le marché du poids lourd en Europe !

Encore une fois, la majeure partie de leur production est centrée sur la construction de camions à cabine avancée. Mais cela pourrait-il être un obstacle si les gens de notre pays veulent continuer d'opérer des camions ? Après tout, le géant chinois BYD avait commencé à produire des bus urbains chez nous...mais les tarifs de Trump lui ont fait peur et ces opérations sont, pour le moment, suspendues.

Ce qui suit demeure encore une fois dans le domaine de la fiction...Mais jusqu'à quel point, je vous le demande. Les plus importants constructeurs de camions en Chine sont Dongfeng Motor Corporation, FAW Group (FCA Group) et China Heavy Duty Truck Group (Sinotruk). Ajoutez à ceux-ci Shaanxi Automobile Holding Group (Shacman), Beiqi Foton Motor et JAC Motors sans oublier le déjà légendaire géant BYD (Build Your Dream). Pourraient-ils vous intéresser à certains produits ?

Connaissez-vous la Dongfeng Motor Corporation? Cette compagnie est un des plus grands constructeurs automobiles en Chine, avec une production importante de véhicules utilitaires et commerciaux.



Puis, il y a FAW Group (First Automobile Works). Celui-ci est un constructeur majeur et historique. Sa filiale FAW Jiefang est reconnue pour sa production de camions robustes et fiables pour le transport et la logistique.



Dans le cas de la China Heavy Duty Truck Group (Sinotruk), ce constructeur de camions lourds appartient à l'État et il est l'un des plus grands noms de l'industrie des véhicules commerciaux en Chine. Lors d'un voyage en Afrique du Sud, j'ai vu plusieurs camions de cette marque en opération dans des grandes villes comme Johannesburg. Vous en verrez peut-être à Cuba (comme les nombreux bus Yutong...).

Shaanxi Automobile Holding Group (dont la marque de commerce la plus connue est Shacman) est un spécialiste des camions lourds, particulièrement adaptés aux tâches minières et de construction.



Beiqi Foton Motor est un important constructeur de véhicules utilitaires. Il est connu en Amérique du Nord pour sa reproduction de pick-up Foton qui ressemble comme deux gouttes d'eau à un Ford F-150 (à moteur à quatre cylindres diesel qui est aussi puissant que le quatre cylindres turbo de 2,7 litres des Silverado et Sierra 1500 !). Foton a même imité le Ram !

Notez que Foton a déjà une usine au Mexique où il assemble des camions pour les besoins locaux ! Les poids lourds de la marque sont mus par des moteurs Cummins...américains !



JAC Motors (Anhui Jianghuai Automobile Group) est peut-être le plus connu internationalement et qui est en forte croissance. Ses poids lourds sont aussi mus par des moteurs Cummins.

Ne levez pas le nez sur les camions Sitrak (ils construisent aussi des camions HOWO , ils pourraient nous arriver plus tôt que prévu surtout que leur constructeur est associé de près à des constructeurs européens comme MAN. D'ailleurs, les collaborations entre Européens et Chinois sont de plus en plus nombreuses comme Super Panther et Steyr !

Enfin, et c'est ici que nous devrions y réfléchir encore plus, les constructeurs chinois travaillent de plus en plus sur de nouvelles technologies. Si le gouvernement Trump a mis le holà sur le développement de nouvelles technologies motrices électriques, à hydrogène ou autres par son manque de collaboration financière, c'est tout-à-fait le contraire en Chine. On y construit et expérimente des motorisations à piles à combustible pour moteurs électriques ou encore à moteurs à combustion interne fonctionnant à l'hydrogène.

Y voyez-vous un message ?



SOGHU
SOCIÉTÉ DE GESTION DES HUILES USAGÉES



**REJOIGNEZ UN RÉSEAU STRUCTURÉ
ET PERFORMANT AVEC LA SOGHU.**

Valorisez votre engagement environnemental, profitez d'un accompagnement sur mesure, et offrez à votre clientèle une preuve concrète de votre implication. Plus de **1 100 points de dépôt**, dont plusieurs bannières, font déjà confiance à la SOGHU.

**ET SI VOTRE BANNIÈRE
ÉTAIT LA PROCHAINE?**

**CONTACTEZ-NOUS
DÈS AUJOURD'HUI**

soghu@soghu.ca





Photo : PACCAR

PACCAR réduit de nouveau la production de camions à son usine de Sainte-Thérèse

La vague de tarifs imposés par le président américain Donald Trump vient de faire de nouvelles victimes dans l'industrie du transport. En raison de ces tarifs, désormais appliqués aux camions de poids lourd et moyen fabriqués à l'extérieur des États-Unis, le constructeur américain PACCAR se voit contraint de rapatrier une partie de la production de ses modèles vers ses installations américaines, au détriment de son usine de Sainte-Thérèse (Québec).

Cette décision entraînera la perte d'environ 300 emplois, un coup dur pour les travailleurs de la région. Rien ne laisse présager une reprise prochaine de la production, d'autant plus que le président Trump a récemment rejeté une publicité ontarienne diffusée aux États-Unis, qui rappelait les propos de l'ancien président Ronald Reagan vantant la disparition des barrières tarifaires entre le Canada et les États-Unis. Trump, refusant de reconnaître ces avantages, a plutôt choisi de rompre toute négociation commerciale avec le Canada.

Nous portons plusieurs chapeaux, dont celui d'être...

Notre équipe est là pour vous conseiller adéquatement.

Expérimentés!



**ASSURACTION
TRANSPORT EXPERT**

Cabinet en assurance de dommages

La meilleure référence en assurance camionnage au Québec!



450 672-4646 - transportexpert.ca



Messer Canada célèbre l'excellence en camionnage et en sécurité lors de sa Compétition des chauffeurs 2025

Mississauga (Ontario), le 9 octobre 2025 – Messer Canada Inc. a tenu avec fierté sa Compétition annuelle des meilleurs chauffeurs de camion sur le site de son siège social à Mississauga. L'événement, axé sur la sécurité, la précision et les compétences techniques, a rassemblé les meilleurs chauffeurs de l'entreprise provenant de partout au pays, culminant avec la remise du prix du Chauffeur de l'année 2025.

Cette journée haute en action est l'occasion de reconnaître le rôle essentiel des chauffeurs dans la chaîne d'approvisionnement de gaz industriels et de produits de soudage, livrés chaque jour en toute sécurité, à temps et en parfait état. Elle vise aussi à renforcer l'esprit d'équipe au sein de l'organisation et à valoriser la culture d'excellence qui distingue Messer Canada.

[Lire le communiqué de presse complet](#)



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
jpcote@ssptcamionneurs.com



Sécurité routière : le gouvernement impose une formation obligatoire pour la conduite d'un véhicule lourd

Québec, le 7 novembre 2025. – Dans le but d'améliorer la sécurité routière et de s'assurer de la compétence des conducteurs et conductrices de véhicules lourds, le ministre des Transports et de la Mobilité durable, Jonatan Julien, annonce l'entrée en vigueur, le 15 décembre 2025, de la formation obligatoire pour les personnes souhaitant obtenir un permis de conduire de classe 1.

Afin de répondre à cette exigence, deux voies seront possibles, soit :

- la réussite du nouveau Programme d'éducation à la sécurité routière (PESR – classe 1) offert par un prestataire de formation reconnu par la SAAQ;
- l'obtention d'un diplôme d'études professionnelles (DEP) en transport par camion du ministère de l'Éducation du Québec.

Les conducteurs et conductrices qui sont déjà titulaires d'un permis de classe 1 valide n'ont pas à suivre la formation obligatoire.

« Cette formation obligatoire assurera une meilleure sécurité sur nos routes et permettra d'agir sur le problème des chauffeurs inc., comme je m'y étais engagé auprès de l'industrie du transport. Les futurs conducteurs et conductrices de véhicules lourds seront notamment mieux formés aux comportements sécuritaires pour réagir face à différentes situations à risque. J'invite d'ailleurs les entreprises de camionnage qui veulent donner la formation à participer au webinaire gratuit qui se tiendra le 18 décembre prochain. »

Jonatan Julien, ministre des Transports et de la Mobilité durable.

« Les conséquences des accidents impliquant des véhicules lourds sont souvent graves à cause de leur poids et de leurs dimensions. La formation obligatoire contribuera à améliorer le bilan routier et à accroître la sécurité sur nos routes. Les entreprises et les organismes qui souhaitent devenir prestataires de formation du PESR – classe 1 sont invités à déposer une demande de reconnaissance à la SAAQ et, ainsi, à créer de nouvelles occasions d'affaires. »

Annie Lafond, présidente-directrice générale par intérim, SAAQ.

[Lire le communiqué de presse complet](#)

Entrée en vigueur imminente de la formation obligatoire pour l'obtention d'un permis de classe 1

À compter du 15 décembre 2025, une formation sera obligatoire pour les conductrices et conducteurs souhaitant obtenir un permis de conduire un véhicule lourd de classe 1. Pour ce faire, deux voies seront possibles :

- > la réussite du nouveau Programme d'éducation à la sécurité routière (PESR – classe 1) offert par un prestataire de formation reconnu par la Société de l'assurance automobile du Québec;
- > l'obtention d'un diplôme d'études professionnelles (DEP) en transport par camion du ministère de l'Éducation du Québec.

Pour les conductrices et conducteurs qui ont déjà entrepris des démarches pour obtenir un permis de classe 1, des mesures transitoires sont prévues afin qu'ils puissent les poursuivre selon certaines conditions.



Les conductrices et conducteurs qui sont déjà titulaires d'un permis de classe 1 valide ne sont pas visés par la réglementation et n'ont donc pas à suivre la formation obligatoire.



← Pour plus de renseignements

Société de l'assurance automobile

Québec 

Avec vous, au cœur de votre sécurité

Quand le fils prend la relève



Ce phénomène se produit très souvent. Il vient un moment où l'exploitant d'une entreprise prend de l'âge et qu'il doit considérer passer le flambeau à un administrateur plus...jeune. Et, s'il est chanceux, cette personne sera un de ses enfants.

C'est le cas de Gilles Samson, petit entrepreneur de Laval spécialisé dans le pavage des entrées de garage privées (et parfois commerciales) qu'il a hérité de son père. Plus encore, Gilles est un mordu de machinerie mécanique (il possède actuellement une collection d'une vingtaine de « bulldozers », d'autant d'autoneiges et même de camions). L'ami Samson (qui fait partie de plusieurs organisations de véhicules mécaniques anciens) était surtout connu pour les deux camions de son entreprise, Duvernay Asphalte et Transport, des Fargo des années 1970 et 1974. Si vous ne connaissez pas la marque Fargo, sachez que c'était le pendant canadien des camions Dodge à l'époque. Seules les ornements différençaient les produits, la raison d'être étant un équilibre des ventes entre concessionnaires Dodge-Chrysler-camions Dodge et Plymouth-DeSoto-Fargo au Canada !

Puis vinrent les fils.



Rénald Samson remplace désormais son père, Gilles (en arrière-plan) aux commandes de Duvernay Asphalte et Transport (Photo collection Samson).

Évidemment, Gilles Samson, originaire de l'Abitibi mais maintenant de Laval, a éventuellement fondé une famille et ses deux fils, Rénauld et Vianney, se sont joints à lui dans l'entreprise d'asphalte et de transport. Quant fut venu le temps de laisser les deux gars gérer la petite compagnie, l'un d'eux, Vianney, a laissé son frère Rénauld (qui était alors le vendeur de l'entreprise) prendre les rennes. Au départ, Rénauld n'a eu aucune difficulté à « adopter » les deux légendaires Fargo vu que Gilles en prenait toujours un soin jaloux. Et Gilles les conduisait toujours ! Mais, opérer des camions de plus de 50 ans devenait un obstacle à la performance de l'entreprise (ajoutez à cela des exigences gouvernementales de plus en plus sévères), il devenait urgent pour le nouveau patron de changer de camions !

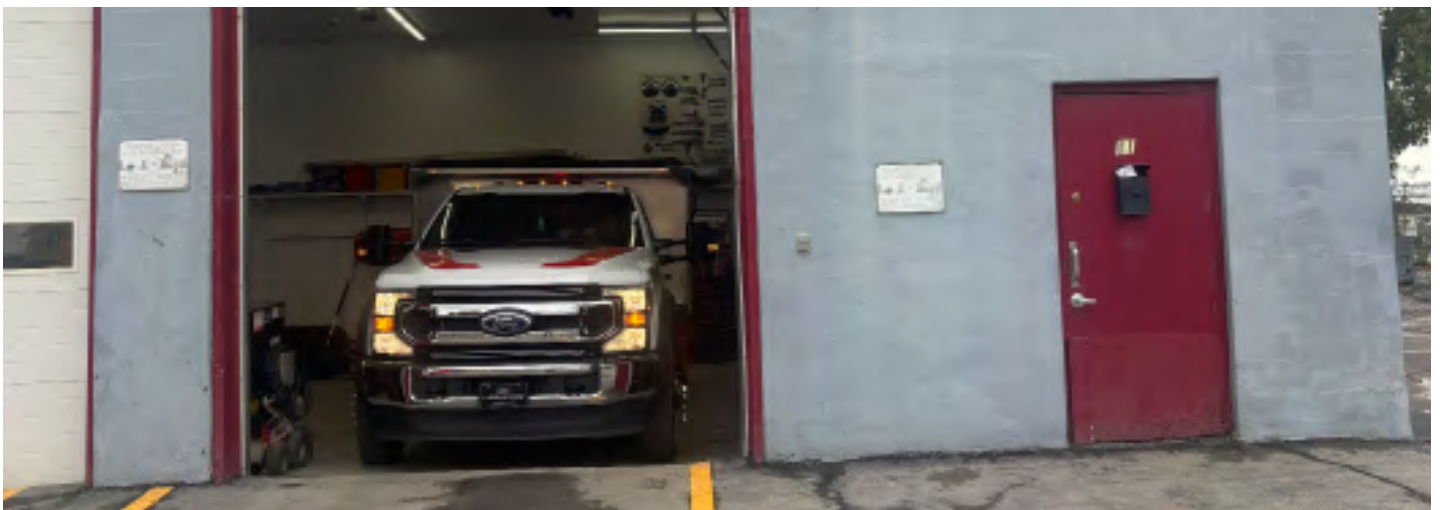
Le plus important obstacle est venu du père lui-même ! Non pas que Gilles s'objectait au remplacement des Fargo. C'est tout simplement que Gilles, qui démontre sans honte son engouement et son allégeance aux véhicules de Chrysler (maintenant Stellantis) ne pouvait rien trouver alors que Chrysler (Stellantis) ne construit plus de poids lourds. Il a donc dû accepter le nouveau choix de Rénauld (sans rancune, bien entendu) et celui-ci s'est porté sur deux camions à dix roues légèrement usagés, des International WorkStar. Le premier, un modèle de 2006, est mû par un vénérable six en ligne DT466 du même constructeur (International) et l'autre, un camion de 2009 par un plus récent six cylindres MaxxForce toujours d'International. Si le premier est à boîte manuelle, le deuxième est équipé d'une boîte automatique Allison.



International WorkStar: Ce deuxième International, un modèle WorkStar est venu remplacer le deuxième « vieux » Fargo ! (Photo Éric Descarries)

De plus, Rénaud a récemment acheté un autre nouveau camion. Il a trouvé un Ford F-550 à benne 2022 qui n'avait jamais été livré. Celui-ci devrait servir aux plus petits travaux. Il a donc été confié à un de ses directeurs des opérations et bras droit Stéphane Proulx. Pour compléter le tableau, l'ancien pick-up Dodge Ram de la compagnie a cédé sa place à un tout récent pick-up Chevrolet Sierra 2500 à moteur V8 Vortec !

Duvernay Asphalt et Transport est spécialisée dans le pavage. Par conséquent, l'entreprise a besoin de plusieurs autres pièces d'équipement comme une petite paveuse, une rétrocaveuse (« pépîne ») John Deere et des bulldozers de travail. Mais vu que le travail ne peut se faire qu'en été, les véhicules sont rangés pour l'hiver soit dans le garage de l'entreprise, soit sous d'imposants abris temporaires. C'est alors que les hommes de Samson s'affaireront à nettoyer la machinerie, la réparer et repeindre les pièces qui peuvent être exposées à la corrosion. Bien entendu, les temps morts sont propices aux inspections mécaniques et techniques gouvernementales. C'est aussi le moment choisi pour Rénaud de voyager au volant de son propre pick-up Ford et pour Gilles de voir à sa collection de véhicules (qui inclut, vous vous en doutez, les deux Fargo et le petit Dodge). Oh ! Je crois que vous ne serez pas surpris lorsque vous verrez un prochain reportage sur les incroyables véhicules du patriarche Gilles dans une prochaine parution... !



Le Ford Lightning est-il fait pour le travail ?



Lorsque le constructeur américain Ford a lancé son incroyable camionnette F-150 Lightning toute électrique, la presse entière s'est lancée sur le véhicule pour en faire des reportages qui furent à la fois élogieux et...moins. Mais le véhicule n'a laissé personne d'indifférent.

Au départ, le Lightning semblait être destiné à une clientèle privée qui voulait une camionnette de luxe se distinguant vraiment de tout ce que l'on pouvait trouver sur le marché. L'idée était tout simplement révolutionnaire! Le Lightning a d'abord connu un grand succès sur le marché. Mais il n'en fallait pas plus pour que les inconvénients soient plus soulignés que les avantages.

Qu'importe, le Lightning a continué sa conquête ! Lentement, le véhicule faisait son nid. Le Québec a certes été un endroit de prédilection pour un tel véhicule vu la facilité de production de l'électricité et de son approvisionnement. Des Lightning, on en voit maintenant plein nos rues. Cependant, avec le temps, nous avons pu observer que plusieurs de ces F-150 commençaient à afficher une raison sociale sur leurs flancs. En effet, plusieurs petits commerçants commençaient à adopter le Lightning pour son identification à l'électricité ou encore leur apport au respect de l'environnement.

Toutefois, la lune de miel allait être de courte durée. Plusieurs petits inconvénients sont venus ternir la réputation des véhicules électriques, perte d'autonomie en hiver, dépense en électricité lors de remorquage, incendie de batteries et j'en passe. Le pire fut l'abandon des bourses gouvernementales à l'achat et surtout la réaction du président américain Trump qui a voulu éliminer les efforts de l'ancien président Biden, un grand avocat des véhicules électriques.



De l'arrière, ce qui trahit la présence du Lightning, c'est l'absence des échappements !

Résultat ? Les ventes de véhicules électriques sont tombées au point où certaines marques ont dû quitter la scène. En effet, Chevrolet a abandonné la production de son grand fourgon BrightDrop (qui était construit au Canada) alors que Stellantis a remis aux calendes grecques la production de la version électrique de son RAM ! Et Ford a dû ralentir la production de son Lightning. Toutefois, le constructeur américain n'a pas jeté la serviette ! Attendez-vous même à une version « commerciale » à venir du F-150 Lightning, la Pro !

Ce qui nous ramène à l'actuel Lightning. Selon les plans de Ford, nous aurions dû connaître une toute nouvelle version de cette camionnette électrique. Mais ces projets sont retardés en attendant d'une reprise de l'engouement des consommateurs pour ce genre de pick-up.

Cependant, une question se pose. Si les amateurs de pick-up ont adopté le Lightning, même dans sa version la plus luxueuse, le véhicule ne serait-il pas intéressant pour les commerçants et surtout les compagnies de transport ? Pourquoi celles-ci ? Quelle compagnie de transport n'a pas de pick-up dans son parc ? Dans ce domaine, un pick-up est plus un outil indispensable qu'un véhicule d'apparat. Et le Lightning correspond largement à cette description.

En attendant la version Pro, le plus simple des Lightning est le XLT. Si ce n'était du phare DEL qui encadre la calandre, le F-150 Lightning serait difficile à distinguer des autres camionnettes F de Ford. Et c'est là la beauté de la chose. Pour le moment, le Ford Lightning ne connaît pas beaucoup de concurrence, surtout du côté pratique. Oh ! Il y a bien les Rivian (plus un véhicule de luxe de promenade), les presque jumeaux Chevrolet Silverado EV et GMC Sierra EV (au design extérieur différent des Silverado et Sierra de production régulière), le GMC Hummer (plus un VUS qu'un pick-up) et le très « spécial » Tesla Cybertruck. Tous ces concurrents affichent une ligne hors de l'ordinaire... mais pas le Ford. On y reconnaît un Ford et déjà la marque possède une belle réputation d'outil de travail. Cependant, ce qui se cache sous la robe du F-150 Lightning devrait mieux répondre aux attentes de ses utilisateurs.



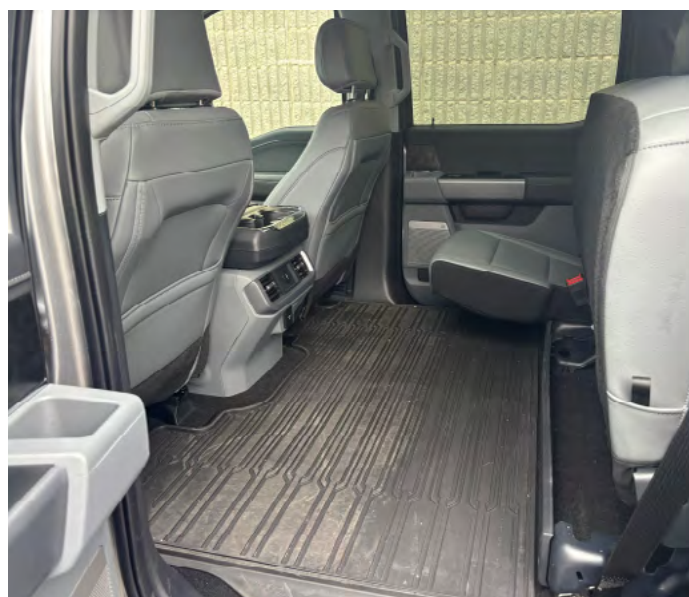
Le tableau de bord du Lightning est presque identique à celui des F-150 réguliers.

Au départ, le Lightning nous arrive en format à quatre portes avec une caisse de 5,5 pieds (la norme actuelle la plus populaire sur le marché). Question technique, ce Ford peut venir avec diverses caractéristiques mais dans le cas d'un véhicule de travail, il serait préférable d'opter pour le Lightning avec Autonomie Supérieure dont la batterie permet aux moteurs électriques (il y en a deux, un à l'avant et l'autre à l'arrière ce qui fait de la camionnette un véhicule à quatre roues motrices permanentes) de développer 580 chevaux et un impressionnant 775 li-pi de couple. Sans charge, le véhicule peut atteindre le cap des 100 km/h en moins de cinq secondes (il faut alors s'assurer que l'employé qui le conduira ne sera pas un démon de la route).

Ce qui pourrait être plus intéressant, c'est la capacité de charge de la caisse qui est de 1800 livres avec l'autonomie supérieure (mais 2000 avec l'Autonomie régulière). Toutefois, la capacité de remorquage d'un Lightning n'est rien de moins que de 10 000 livres (7700 livres pour le véhicule avec la batterie de base). Évidemment, vous avez certainement entendu parler d'une importante hausse de la consommation de la batterie en tirant une remorque (bien souvent très lourde) mais c'en est le cas aussi avec un véhicule à moteur à combustion interne, n'est-ce pas? Et puis, dans votre entreprise, croyez-vous devoir tirer de plus petites remorques alors que vous avez de gros camions pour le faire ?



Les places arrière de la cabine du F-150 Lightning sont très généreuses.



Et si l'on replie le fauteuil de la banquette arrière, on obtient un plancher plat utile pour le transport de pièces encombrantes qui doivent rester au sec !



Mes expériences avec le Lightning m'ont prouvé que dans des conditions idéales, il est possible de charger les batteries d'un Lightning pour obtenir une autonomie de plus de 520 kilomètres. Mais, si c'est un véhicule de travail, il y a peu de chances que le camion fasse beaucoup plus de 150 par jour pour les courses locales...donc...

L'avantage pour un entrepreneur d'utiliser un Lightning, c'est que le véhicule ne nécessitera pas de ravitaillement au moment où vous en aurez besoin le plus! Une légère discipline (recharger le véhicule chaque soir) devrait garder la camionnette disponible à tout moment. Toutefois, il y a d'autres petits aspects pratiques avec ce véhicule. Outre le panneau arrière avec échelle escamotable, le fait de disposer de prises de courant dans la caisse est tout simplement génial. Le Lightning devient alors un outil à part entière ! Il a même été créé pour être un support électrique à une maison pour trois jours !

Enfin, si vous avez des objets coûteux à transporter et que vous voulez les garder hors de la vue des curieux, n'oubliez pas que ce qui était un compartiment moteur à l'avant devient un coffre avec le Lightning !



Le compartiment moteur maintenant vide devient un coffre parfait pour les objets précieux!

Le Lightning Flash qui a servi aux photographies de ce reportage affichait un prix de base de 73 390 \$ (alors qu'un Pro débute à 62 880 \$) ce qui est certainement moins cher que les véhicules de la concurrence. Ford a dû mettre la production du camion sur pause suite à un incendie de l'usine qui fournissait au constructeur l'aluminium servant à la production de la carrosserie mais elle devrait reprendre sous peu avec des rabais intéressants. Alors, si c'est d'une belle camionnette moderne qui peut servir d'outil et de véhicule de service à la fois, peut-être que ce serait le bon moment d'opter pour un Ford F-150 Lightning ?



Gaz Propane Monin : toujours une histoire de famille !



Il y a une vingtaine d'années de cela, je décrivais le parc de camions de l'entreprise lavalloise Gaz Propane Monin dans le défunt magazine CamAuto Plus. À cette époque, cette compagnie située dans un des parcs industriels de Laval était dirigée par Daniel Coulombe qui, l'avait, plus tôt, rachetée d'un certain monsieur Monin. Un incendie de l'ancien édifice de l'entreprise a forcé l'ami Coulombe de déménager ses pénates dans le parc industriel. À cette époque, il a pu installer toutes ses opérations sur un terrain plus grand où il allait s'occuper lui-même de ses véhicules.

Avançons le temps à aujourd'hui. Daniel Coulombe est (presque) à la retraite. Toutefois, l'entreprise, elle, a profité et aujourd'hui, malgré qu'il aime venir aider aux opérations (tout comme sa femme, d'ailleurs...), ce sont ses fils qui mènent la barque dont Maxime qui s'occupe de l'administration de la compagnie alors que Jonathan, lui, en gère les opérations. Et cela veut dire s'occuper des véhicules qui, vous vous en doutez, ne sont plus les plus petits véhicules du passé (qui étaient alors surtout des Ford F et des International de poids moyen). En 2025, Gaz Propane Monin utilise six camions citernes Kenworth (le plus ancien qui accuse plus de 400 000 km est de 2018 et le plus récent date de 2023) et un imposant camion- grue aussi de marque Kenworth. Ajoutez à cela une plus « petite » citerne montée sur un châssis de Ford F-550 qui sert à livrer du gaz dans des endroits serrés comme dans les ruelles.

Toutefois, ces opérations nécessitent également de plus petits véhicules dont un F-150 qui sert d'atelier roulant tout comme un Ford F-250 et un Hino FB 175 de service. Ironiquement, à l'époque où j'écrivais le premier article sur Monin, la compagnie expérimentait avec un Freightliner de poids moyen, un camion- citerne mû par un V8 au...propane ! Le camion est toujours dans la cour de la compagnie mais il ne sert plus. Selon Jonathan, l'essai qui fut tenté à une époque où le gaz propane était à un prix nettement plus bas que celui du carburant diesel ou de l'essence fut plus ou moins concluant. Ce n'était pas le choix du « carburant » qui était en cause mais plutôt les réglages du camion lui-même qui étaient moins performants et surtout moins fiables ! L'utilisation actuelle de moteurs Cummins au diesel est un choix plus logique.





Maxime est ni plus ni moins que l'administrateur de Gaz Propane Monin. (Photo Éric Descarries)



Jonathan voit maintenant aux opérations physiques et à l'entretien des véhicules de Gaz Propane Monin. (Photo Éric Descarries)

D'autre part, comme nous le racontaient les frères Coulombe, la compagnie a connu une certaine concurrence qui voulait prouver que le propane était moins écologique (!?!) et qu'il fallait s'en débarrasser. Évidemment, tout cela était contraire à la logique (oui, le propane est « vert » !) et aujourd'hui, selon nos hôtes, il faut même passer au bio-propane qui peut se retrouver jusqu'à 20 % du propane lui-même. Cependant, pour la prolifération de ce gaz, les infrastructures débutent à peine au Québec selon nos experts.

Pour revenir aux véhicules, alors que Daniel Coulombe aimait bien procéder lui-même à l'entretien de son parc automobile (incluant les autres éléments mécaniques comme ceux des chargeurs et autres pièces de machinerie), ses fils préfèrent laisser un mécanicien expert couvrir cet aspect des opérations de la compagnie (surtout que les camions d'aujourd'hui sont plus spécialisés !). Par contre, comme le souligne Jonathan, chez Monin, on voit à un entretien très serré de tout le matériel roulant, surtout par mesures préventives vu les inspections sévères reliées à ce domaine spécifique. En passant, Jonathan tient à préciser qu'il n'utilise que des pneus Michelin (dont des XDS-2) sur ses camions.

En ce qui a trait au personnel de la compagnie, Gaz Propane Monin est constitué de 15 à 20 employés dont la plupart sont au service de l'entreprise depuis 12 à 16 ans. Un plus ancien employé a récemment pris sa retraite après 29 ans de service !

À noter que, comme pour bien des entreprises nécessitant des chauffeurs, Monin doit faire face à une certaine pénurie dont une partie est causée par les exigences spécifiques au métier. Certains candidats à l'embauche se présentent avec une maigre expérience au volant de petits véhicules alors que d'autres ne possèdent un permis que de Classe 3 ! Puis, il y a une formation obligatoire de 80 heures avant de prendre la route et d'autres exigences que certains candidats ont de la difficulté à respecter (croiriez-vous que dans certaines conditions, les clients exigent que les livreurs soient parfaitement rasés) ! Notons ici qu'en plus du service de livraison aux particuliers, Gaz Propane Monin s'occupe d'imposants chantiers de toutes sortes que ce soit autant pour la construction que pour les événements sportifs ou commerciaux.

L'autre nouvelle facette du domaine, c'est que tout y est maintenant fortement informatisé. Heureusement, Jonathan et Maxime sont fortement embarqués dans la technologie et surtout la sécurité. Enfin, mentionnons que Gaz Propane Monin a aussi pignon sur rue avec un magasin de pièces de poêles au gaz et une salle d'exposition impressionnante. Ah oui! Et l'on y vend également du gaz propane aux particuliers !



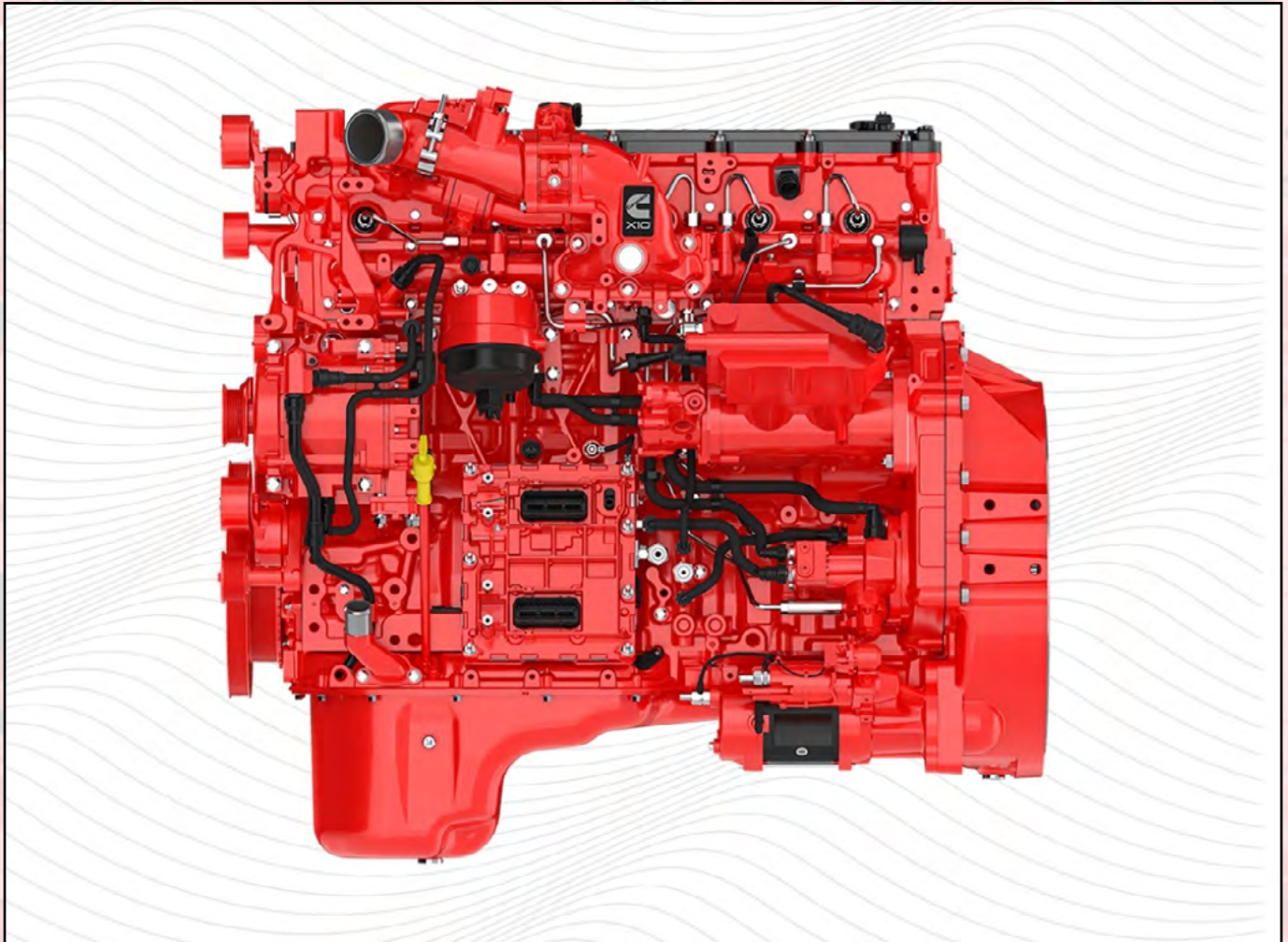
C'est avec ce Freightliner que Gaz Propane Monin a expérimenté avec un moteur au gaz propane. (Photo Éric Descarries)



Les camions de Gaz Propane Monin (dans ce cas, une citerne sur châssis Kenworth) ont tous leur propre abri ! (Photo Éric Descarries)



Le nouveau Cummins X10 en détail



Le nouveau moteur Cummins X10 devrait engendrer de multiples versions de plus en plus modernes.

Le monde actuel du camion et de la technologie nous semble tellement concentré sur les innovations électroniques ou informatisées qu'on semble ignorer qu'il y a encore du travail qui se fait pour perfectionner la mécanique. Car, il faut se l'avouer, même si l'introduction des moteurs électriques ou de carburants « exotiques » (hydrogène, propane et autres) sont plus la vedette des publications spécialisées, on a tendance à prendre la mécanique traditionnelle pour acquise et qui en serait à sa limite. Ce n'est pas vraiment le cas. Et le nouveau moteur X10 de Cummins en est une preuve solide !

Oui, nous avons déjà présenté le X10 lors de son lancement dans Transport Magazine. Mais nos descriptions étaient un peu superficielles, question de vous mettre l'eau à la bouche. L'article qui suit nous explique plus en détail ce que les ingénieurs de Cummins ont accompli pour améliorer la mécanique !

Le moteur Cummins X10 est un six cylindres en ligne de calibre moyen de toute nouvelle génération destiné aux applications commerciales lourdes. Selon le fabricant, il a été créé pour remplacer les presque légendaires modèles L9 et X12 de la marque. Il a été conçu pour être polyvalent, efficace et durable. Avec un poids allégé, il devrait procurer une amélioration de l'économie de carburant et de longs intervalles d'entretien.

À prime abord, le X-10 semble n'avoir que reconduit tout simplement la simple configuration des six cylindres en ligne, peut-être une des plus efficaces jamais créées. Toutefois, si l'on y regarde de plus près, il faut surtout mentionner cette nouvelle approche d'une architecture électronique à 48 volts, un système modernisé de post-traitement des gaz d'échappement et surtout la connectivité numérique gérée par Acumen pour des mises à jour et des diagnostics à distance.



CATALYS
LUBRIFIANTS

#FiertéCanadienne

Un savoir-faire bien huilé

Votre partenaire de confiance en matière de lubrification.

- › Huile moteur
- › Graisse
- › Fluide à transmission
- › Huile pour engrenages
- › Antigel / Liquide de refroidissement
- › Fluide d'échappement diesel
- › Liquide lave-glace

ANALYSE D'HUILE – ÉTUDE DE LUBRIFICATION SUR PLACE

CatalysLubrifiants.ca

VOS EXPERTS LOCAUX,
D'UN OcéAN À L'AUTRE.

CATALYS BIOBLEND Chevron NEMCO Shell

Mais, la première remarque technique d'importance, c'est que le X10 est un moteur dit « agnostique » appartenant à la nouvelle technologie HELM de Cummins. Cela veut dire que ce genre de moteur peut être facilement modifié (par le fabricant) pour fonctionner avec divers types de carburants, dans ce cas, diesel, essence et hydrogène. Lors du lancement de ce moteur, Cummins s'en tiendra qu'à la version diesel. Mais, il y a plus à venir.

Pratiquement, le X10 est conçu pour les applications de poids moyen à lourd. Évidemment, il peut être couplé à diverses transmissions pour répondre à différents besoins. Notons que les filtres de type cartouche ont été adoptés pour en réduire les coûts de maintenance.



Malgré qu'il soit basé sur le L9, le X10 se présente avec d'importantes innovations techniques.

Ce que nous utilisons depuis 2017, la concurrence le découvre aujourd'hui.

Pendant que d'autres semaient le doute, Attrix et ses clients faisaient déjà confiance aux Samsung Tab Active pour assurer un soutien robuste et fiable aux chauffeurs. Une fiabilité éprouvée depuis 2018.

En 2019, nous avons fait le choix stratégique d'équiper notre flotte de 125 Samsung Tab Active 2 gérées par Knox et Attrix.

6 ans et 115 millions de km plus tard, 119 sont toujours en service, parfaitement opérationnelles et utilisées quotidiennement.

Fiabilité, robustesse et gestion sans faille : une solution qui a fait ses preuves."

Serge Lehoux, VP Technologies, Transport Grayson 2025



Chez Attrix, nous ne suivons pas. NOUS MENONS!

Attrix

Prêt pour les flottes de demain
Propulsé par **GEOTAB**

Conçu par une entreprise d'ici
pour les transporteurs d'ici



La fiche technique du X10 est assez intéressante. Dès son lancement, ce moteur de 10 litres devrait développer de 320 à 450 chevaux avec de 1000 à 1650 li-pi de couple. L'alimentation de prise de force améliorée peut atteindre jusqu'à 664 lb-pi de couple en mode intermittent. Ce nouveau moteur respectera les nouvelles normes 2027 de l'EPA mais avec une année d'avance. Le X10 devrait émettre 75 % moins d'émissions d'oxydes d'azote (NOx) qu'indiqué lors de sa mise en service. L'architecture du X10 utilise un alternateur de haute performance de 48 volts mû par courroie et une solution de réchauffement de post-traitement pour répondre aux nouvelles exigences. Question d'efficacité énergétique, Cummins croit en arriver à une amélioration d'environ 4 % par rapport au L9 actuel au point de vue consommation ce qui peut sembler peu mais au fur et à mesure de l'évolution, ces 4 % auront marqué le début d'une économie qui ne peut que devenir plus importante réduisant ainsi les coûts d'exploitation.

À ceux qui veulent en savoir plus sur la flexibilité de la puissance du X10, sachez qu'il présente une capacité de 590 li-pi de prise de puissance (PTO) avec une possibilité allant jusqu'à 664 li-pi. Cummins propose le X10 à des utilisateurs professionnels, à des transporteurs locaux, au transport léger et à la cueillette et livraison. Il sera aussi utile pour les bus municipaux et les véhicules récréatifs. Si la version diesel sera la première offerte, Cummins nous en promet diverses autres versions fonctionnant aux carburants gazeux dans un avenir rapproché. Le moteur Cummins X10 sera disponible en 2027.

CITERNES HÉBERT & FILS INC.

LA FORCE DE L'INOX

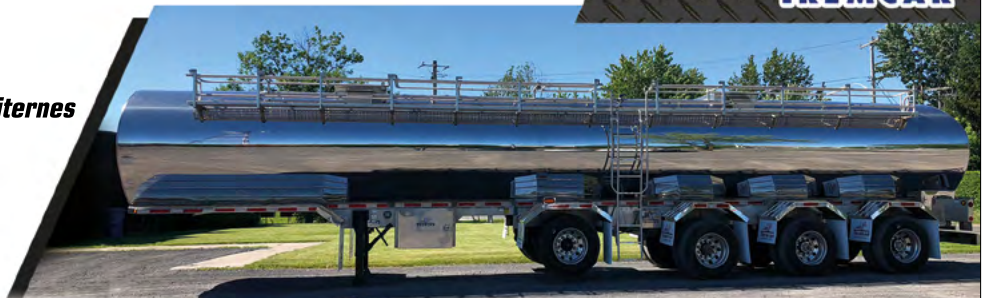
**FAITES CONFIANCE À L'ÉQUIPE SPÉCIALISÉE DANS LA RÉPARATION,
LA RECONSTRUCTION ET L'INSPECTION DE CITERNES SEMI-REMORQUES.**

Distributeur
des produits



NOS SERVICES

- Estimation des dommages
- Réparation et reconstruction de citernes
- Inspection de citernes chimiques
- Vente de citernes
- Département de pièces



(450) 347-2022 - 1-800-644-2022 | 64 Ch Des Patriotes Est
citerneshebert@citerneshebert.com | St-Jean-sur-Richelieu, QC J2X 5P9

citerneshebert.com



LE PLUS GRAND RÉSEAU DE
CENTRES DE RÉPARATION
AU CANADA

TRUCKPRO.CA



www.truckpro.ca

Financement sur place ➔ service clé en main

LA FORCE D'ICI, PUISSANCE GARANTIE



Usine Paccar Ste-Thérèse



537

535

548

536



Personnalisez
votre camion
selon votre style

Demandez une soumission



Excellence
PETERBILT

514 861-PETE

www.excellence-peterbilt.com



BR

BR Benoit Racette
Services-conseils inc.

FAITES APPEL À UN EXPERT RECONNU
dans le transport et le camionnage



Que feriez-vous SI VOUS PERDIEZ...

X ACCÈS À VOTRE TERMINAL
PENDANT UNE LONGUE PÉRIODE ?

X VOS SYSTÈMES INFORMATIQUES ?

X UN FOURNISSEUR CRITIQUE ?

SI VOTRE ENTREPRISE TOMBE,
les concurrents prendront peut-être votre place...



514 312-8474



info@racetteconseils.com

RACETTECONSEILS.COM

www.racetteconseils.com

CASINO

TRACTION

OBTENEZ DES RÉCOMPENSES

SUR VOS ACHATS



LG UHD TV



ALLEZ AU TRACTION.COM POUR VOUS INSCRIRE

www.traction.com

Intermédiaires en services de transport – Quelles sont vos obligations ?

En tant que propriétaire et exploitant de véhicules lourds (ci-après : « PEVL »), vous êtes certainement au fait de votre obligation d'inscription au Registre des propriétaires et des exploitants de véhicules lourds de la Commission des transports du Québec (« Commission ») et que cette inscription doit être renouvelée annuellement.



En cas de défaut, les conséquences sont d'ailleurs importantes, soit la perte automatique du droit de mettre en circulation et d'exploiter ses véhicules lourds et le risque de recevoir un constat d'infraction prévoyant 6 points au dossier de comportement de l'entreprise.

Une obligation similaire s'impose à tout intermédiaire en services de transport (« intermédiaire »). Or, connaissez-vous bien les conséquences qui en découlent en cas de défaut?

Définition

Selon l'article 15 de la Loi concernant les propriétaires, les exploitants et les conducteurs de véhicules lourds (« LPECVL »), l'intermédiaire se définit comme étant « toute personne qui, contre rémunération, s'entremet directement ou indirectement dans une transaction entre des tiers ayant pour objet le transport, par véhicule lourd, d'une personne ou d'un bien. »



Jévanie Pellerin

Dès lors, l'intermédiaire ne fait donc pas partie du contrat de transport créé entre l'expéditeur et le transporteur. Ce dernier est plutôt lié par un contrat de service avec le transporteur ou l'expéditeur et agit au bénéfice de l'un ou l'autre.

Obligation d'inscription au registre

La Commission a l'obligation de dresser et maintenir à jour une liste des intermédiaires qui font affaire au Québec, de rendre cette liste accessible au public et de constituer un dossier sur chaque intermédiaire qui demande à y être inscrit. Seuls les intermédiaires inscrits à cette liste sont autorisés à fournir de tels services.

L'intermédiaire doit quant à lui s'inscrire ou renouveler annuellement son inscription. À défaut, le deuxième alinéa de l'article 16 de la LPECVL prévoit que tout contrat conclu par l'intermédiaire devient sans effet.

À ce sujet, la Cour supérieure du Québec s'est intéressée aux effets de cette disposition dans une décision rendue en mai 2025. La Cour a jugé que même en présence d'un contrat de service sans effet conclu un intermédiaire non inscrit, l'expéditeur n'est pas dispensé de son obligation de payer pour les services de transport rendus par le transporteur. Toutefois, l'intermédiaire non inscrit n'aura pas droit à la portion des profits qu'il aurait dû réaliser en vertu de son contrat de service avec l'expéditeur.

En somme, l'inscription au registre de la Commission constitue une étape incontournable pour exercer le rôle d'intermédiaire et pour que ce dernier puisse réclamer ses honoraires.

Responsabilité civile distincte

Un intermédiaire organise le transport de marchandises sans être lui-même transporteur. Sa mission consiste à mettre en relation un expéditeur ou un destinataire avec un transporteur sans exécuter le mouvement de transport. Cette distinction est cruciale : accepter d'organiser un transport et accepter de transporter sont deux réalités juridiques différentes.

Le transporteur a une obligation de résultat envers ses clients, soit celle de livrer les biens qu'il s'est engagé à transporter en quantité égale à celle reçue et dans le même état qu'au moment de leurs prises en charge.

L'intermédiaire est tenu, quant à lui, à une obligation de moyen. Ce dernier n'est pas responsable de l'exécution spécifique du contrat ou du mouvement de transport. Autrement dit, son obligation se limite à trouver un transporteur fiable et compétent, à la demande de l'expéditeur ou du destinataire.

La distinction entre les responsabilités de l'intermédiaire et celles du transporteur mérite alors une attention particulière. Bien qu'une entreprise puisse être inscrite aux registres de la CTQ à la fois comme transporteur et comme intermédiaire, ces deux rôles ne pourront effectivement pas être utilisés conjointement dans l'exécution d'un seul et même contrat.

Il est donc primordial pour les entreprises qui exercent les activités de transporteur et d'intermédiaire de bien diviser leurs activités, car le transporteur a une responsabilité civile plus importante au regard de l'exécution du mouvement de transport que celle de l'intermédiaire.

Pour éviter toute confusion juridique ou responsabilité accrue, nous recommandons aux entreprises qui cumulent un double rôle de transporteur et d'intermédiaire de séparer clairement leurs opérations dans des entités distinctes et d'assurer concrètement une séparation de leur personnel attribué à chacune d'elles.

¹ 9362-9178 Québec inc. c. 9412-6430 Québec inc., 2025 QCCS 1787

Nous profitons également de cette occasion pour vous adresser à tous, chères lectrices et chers lecteurs, nos meilleurs vœux à l'approche du temps des Fêtes, ainsi que pour la nouvelle année !



Jean-Sébastien T. Mimeault

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

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!

Comment sauver notre réputation ?

Nous vivons dans un monde de plus en plus compliqué et surtout imprévisible. Lorsque j'étais jeune, l'image du camionneur était tout simplement superbe, tout comme celle d'un pompier. Je me souviens des réclames de pneus qui montraient l'image d'un camionneur qui était descendu de sa cabine pour aider une femme (image sexiste typique de l'époque de la « pôvre » madame abandonnée à son triste sort...) à changer un pneu crevé sur le bord de la route. pas. Plusieurs experts le confirment : l'électrique va revenir. Et pas besoin d'attendre que l'industrie chinoise nous inonde.



Il y avait même des émissions de télévision dont le trame se déroulait dans le monde du camionnage comme Cannonball (qui était, sans que je ne m'abuse, une production canadienne) ou encore B.J. and the Bear (attention, je ne dénigre pas les excellentes émissions de télé-réalité d'aujourd'hui qui nous démontrent des dépanneuses dans des situations extrêmes ou encore des transporteurs exceptionnels dans la neige du grand nord...)

Tout de même, sans blague, les camionneurs jouissaient d'une belle réputation. On les montrait souvent en uniforme, casquette à la tête avec une forme physique qui n'est plus très représentative de nos jours. C'étaient des héros. Mon père disait souvent que si l'on avait un problème sur la route, l'automobiliste pouvait s'adresser à un camionneur, la seule personne capable et prête à donner un coup de main. Puis, il disait aussi que, en voyage sur une route moins connue, si la faim nous prenait, il ne suffisait de s'arrêter aux « truck stops » car les camionneurs savaient où trouver la bonne (et saine) nourriture. Croyez-vous que c'en est le cas aujourd'hui ?

Je ne veux pas dire ici que tous les camionneurs sont des hommes mal engueulés, mal habillés, agressifs qui ne recherchent que la bataille. Mais, avouez-le, à part les employés de quelques grandes entreprises qui tiennent à leur image, l'image n'est plus la même. Pire encore, à la lumière des multiples accidents qui ont fait les manchettes dernièrement, on pourrait comprendre les gens qui critiquent le camionnage et surtout leurs chauffeurs de ces temps-ci !

Bravo à ceux qui continuent d'afficher le respect mais que fait-on avec ceux qui préfèrent afficher une image de dur sans classe ? Mais plus encore, comment ramener la belle image d'antan alors que quelques malheureuses compagnies embauchent des gens qui ne parlent pas nos langues officielles, qui ne connaissent pas le pays, qui ignorent complètement les règles de la sécurité et qui sont, comme on peut le voir maintenant, la cause de plusieurs accidents mortels ? Pire encore, pourquoi en sommes-nous rendus à équiper les agents de la sécurité dans le transport d'armes à feu ? Oui, des armes à feu pour leur sécurité (et la nôtre par extension) ?

Je ne me demande pas comment revenir à l'image du passé avec le bel uniforme et la petite casquette sur la tête. Mais y aurait-il moyen de retrouver le respect de tous ceux qui partagent la route ? Je le sais, les conditions de travail ne sont plus les mêmes. Le temps est calculé à la seconde près (L'expression « Time is money » est toujours d'actualité). Les conditions de travail sont plus exigeantes...mais pourquoi n'entendons-nous plus parler d'activités d'habileté de camionneurs (comme les « rodéo » d'adresse) ?

Je suis un peu à court d'idées. Pourriez-vous m'aider à retrouver cet honneur qui qualifiait si bien les camionneurs (et les camionneuses, bien entendu !). Il nous faut faire oublier cette image des camionneurs à la « Chauffeur Inc. »...

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

NOVEMBRE 2025	13 NOVEMBRE	80 ^e Festival des huîtres. Club de Trafic de Montréal Grand quai du Port de Montréal https://tcmtl.com/events/80th-oysterfest/
	11-13 NOVEMBRE	Transport logistic Americas & Air Cargo Americas Lieu : Miami Beach Convention Center, Floride, USA https://www.tl-americas.org/
	18 NOVEMBRE	AQTR - Colloque Ferroviaire 2025 Le futur de notre secteur ferroviaire Lieu : Hôtel Bonaventure, Montréal https://www.aqtr.com/fr/evenements/colloque-ferroviaire-2025/
	19 NOVEMBRE	ACQ - Formation «Enquête et analyse de collisions» Lieu : 6450, rue Notre-Dame Ouest, Montréal, Québec, Canada https://www.carrefour-acq.org/formations/enquete-et-analyse-de-collisions-2
DÉCEMBRE 2025	3 DÉCEMBRE	Opération Noël. Club de Trafic de Montréal. Lieu : Restaurant Le Pangea 104 Rue Saint-Paul E, Montréal, Québec, Canada https://tcmtl.com/event/natca/
	12 DÉCEMBRE	V2V TECHNOLOGIES - 25 ANS D'INNOVATION Vous êtes invité au 25 ^e anniversaire de V2V Technologies ! Lieu : 4460 Rue Bélanger, Montréal, QC H1T 1B4 https://www.v2vtechnologies.com/fr/blogue/vous-etes-invite-au-25e-anniversaire-de-v2v-technologies

LA SOURCE D'INFORMATION

DU TRANSPORT AU QUÉBEC



Abonnez-vous gratuitement à la version papier et/ou virtuelle
info@transport-magazine.com | 418-872-6060
www.transport-magazine.com



GEM-EQUIP®

LA SOLUTION SAAS ULTIME POUR GÉRER, LOUER ET VENDRE VOS ÉQUIPEMENTS

Dans un secteur où chaque équipement compte, la gestion efficace est un atout stratégique. GEM-EQUIP est la solution infonuagique qui révolutionne la gestion des équipements en offrant une plateforme complète. Que vous gériez un centre de réparation, un parc d'équipements ou un parc de machineries, GEM-EQUIP vous permet de garder le contrôle en toute simplicité.



Anticiper les pannes
avec un suivi en temps réel
et une maintenance préventive.



Maximiser vos revenus
en optimisant la gestion
des locations et des contrats.



Simplifier vos ventes
d'équipements avec un suivi
intelligent des leads et des contrats.

**30
JOURS
D'ESSAI
GRATUIT**

**Essayez GEM-EQUIP
dès maintenant**
et équipez votre entreprise
pour être plus d'efficace!

✉ info@gem-dms.com

☎ (514) 871-2784
(888) 539-0873 *Sans frais

🌐 www.gem-equip.com



Assurance Transport Expert.....	32	MCI Magazine.....	59
Attrix.....	52	Paré Centre du Camion.....	27
Benoit Racette Service-Conseils Inc.....	55	SAAQ.....	35
Catalyst Lubrifiants.....	51	SOGHU.....	31
Citernes Hébert.....	53	SSPT Camionneurs.....	33
CTCQ.....	26	Transport Magazine.....	62
Excellence Peterbilt.....	54	TIA.....	22
GEM-CAR.....	07	UAP Traction.....	55
GEM-FLEET.....	03	UAP Truck Pro.....	54
GEM-ÉQUIP.....	63	V2V Technologies.....	10
GEM-TMS.....	16	Volvo Canada.....	66
Hunter Engineering Company.....	65		

HUNTER



FAIS-LE BIEN. FAIS-LE UNE FOIS.

L'équipement de service HD de Hunter® établit la norme en matière de durabilité, de productivité et de rentabilité.

**MADE
IN USA**
USING THE FINEST US & GLOBAL MATERIALS



Scannez ou visitez

hunter.com/fr-ca/vehicules-lourds

HUNTER
Engineering Company

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