

INDUSTRIE – TRANSPORT ET ENTREPOSAGE (RMR de Montréal) Table métropolitaine de Montréal – Emploi Québec
--

1. Principales caractéristiques de l'industrie

- En 1998, l'industrie du transport procurait directement ou indirectement de l'emploi à plus de 275 000 personnes salariées au Québec (incluant les industries connexes)¹.
- L'industrie du transport accaparait en 1998 4,2 % du PIB de l'ensemble des industries au Québec (sur 151 milliards de \$)².
- Les plus importants sous-secteurs de cette industrie au Québec en termes de personnes salariées sont ceux du camionnage avec 38 % (65 000 personnes), du transport en commun avec 30 % (51 400 personnes), des services postaux et messagerie avec 16 % (27 300 personnes), du transport aérien avec 8 % (14 400 personnes) et des autres transports et entreposage avec 8 % (14 800 personnes). Au plan de la RMR de Montréal, l'industrie du transport en commun se classe au premier rang avec 35,7 % (30 900 personnes) de l'ensemble des personnes salariées travaillant dans ce secteur, suivie de l'industrie du camionnage avec 27,5 % (23 800 personnes)³.

2. Principaux éléments de problématique

- Selon Camo-Route, ce sont les **entreprises de camionnage** dont la flotte est d'au moins 50 véhicules (qui représentent un peu moins de 10 % de l'ensemble des entreprises de la grande région de Montréal) et **dont le rayon d'action est international qui ont le plus important besoin de chauffeurs**.
- Comme le transport est étroitement relié à tous les secteurs industriels, il est directement tributaire de l'état de l'économie.
- La déréglementation de 1988 a créé plus de compétition entre les transporteurs. Cela a entraîné une baisse de tarifs et une augmentation des services offerts aux expéditeurs et a conduit à un contrôle des coûts plus sévères. Certaines technologies (la boîte noire, EDI et GPS) sont venues faciliter ce contrôle. En ce sens, les entreprises se doivent d'offrir un service supérieur, ce qui devrait impliquer entre autres une plus grande polyvalence des chauffeurs et une meilleure formation du personnel.
- L'Accord du libre-échange nord-américain a obligé les transporteurs à se soumettre à la normalisation de certaines règles, notamment en matière d'exigences linguistiques et sur le transport de matières dangereuses.
- La main-d'œuvre est vieillissante dans l'industrie du camionnage et est plus âgée que celui de l'ensemble des travailleurs. 40 % des travailleurs ont 45 ans et plus, comparativement à 32 % dans l'ensemble des secteurs (Statistique Canada, *Recensement 1996*). Parmi les travailleurs autonomes du transport, la part des personnes de 45 ans et plus atteint 48 % comparativement à 43 % pour l'ensemble des secteurs. Notons que l'industrie a tendance à embaucher des personnes dont l'âge dépasse les 25 ans.
- Selon Camo-Route, de meilleures conditions de travail dans l'industrie du camionnage pourraient avoir effet de juguler l'exode des bons éléments hors de l'industrie et de faciliter le recrutement de candidats qualifiés. L'enquête produite par le Conseil canadien des ressources humaines en transport signale que les raisons principales pour quitter une entreprise sont liées aux longues heures de travail hors de chez soi, à un salaire trop faible et aux mauvaises relations existant avec les gestionnaires ou les répartiteurs.
- Du côté **du transport des personnes**, l'industrie est confrontée depuis déjà quelques années à la diminution des subventions gouvernementales, à une

1. Ministère des Transports, *Les Transports au Québec : Recueil de données statistiques*, Direction de la planification stratégique en transport, Octobre 2000, p.3 à 7.
2. *Ibid.*, p.3 à 7.
3. Statistique Canada, *Enquête sur la population active*, 2000.

diminution potentielle de la clientèle (celle des 15-24 ans diminue en termes de démographie, tandis que celle des 40 ans et plus est moins dépendante du transport en commun.

- Il ressort aussi que les usagers veulent obtenir un service de plus en plus de qualité : heures de travail qui changent, réparties sur trois chiffres, de même que le week-end, vieillissement de la population (celle de 65 ans et plus redevient dépendante des transporteurs de personnes).
- À l'exception du transport scolaire, tous les secteurs de transport de personnes ont à repenser l'offre de transport ce qui nécessitera la création d'un service de marketing pour le service à la clientèle et pour les nouveaux produits, le tout en coordination avec les ressources humaines et le service des finances.
- Le recrutement est relativement bas, à l'exception du transport scolaire qui a un taux de roulement élevé directement relié au caractère saisonnier et aux conditions de travail qualifiés de piètre qualité.
- Toujours selon Camo-Route, à l'exception de certaines entreprises (surtout dans le transport urbain), la formation de base offerte aux chauffeurs est dispensée par le secteur privé qui ne garantit pas toujours une formation satisfaisante.
- En **matière de transport aérien**, le Collège John Abbott dispense une AEC - Programme de gestion en aviation pour pilote commercial, conduisant à l'obtention d'une licence de pilote. Mais contrairement au DEC en pilotage dispensé par le Centre québécois de formation aéronautique du Cégep de Chicoutimi, qui est gratuit (étant soumis au régime ordinaire de l'enseignement collégial), il en coûte 36 000 \$ pour suivre la formation courte à John Abbott.
- Au cours des dernières années, le transport en général a évolué de telle façon que les expéditeurs ont minimisé les stocks de marchandises qu'ils gardent en entrepôt. Les *délais de livraison* ont été considérablement écourtés et les modes de transport ont modifié leurs opérations pour se conformer à ce nouvel impératif, particulièrement du côté du camionnage dont la souplesse est bien adaptée à ce nouveau système⁴. Ceci a contribué au développement de la fonction logistique au sein des entreprises de transports, c'est-à-dire d'une fonction qui englobe l'ensemble des procédés opérationnels concernant le mouvement efficace et efficient des matières et de l'information du point d'origine au point de consommation. La fonction logistique comprend l'achat, la distribution, le transport et l'acheminement, les services de dédouanement et d'expédition internationale ainsi que la gestion logistique intégrée. La logistique et la gestion de la chaîne d'approvisionnement contribuent à l'accroissement de la productivité. Le recours à des pratiques logistiques efficaces diminue le temps nécessaire à l'acheminement des biens depuis le fournisseur jusqu'au client et permet de réaliser des économies en réduisant les niveaux des stocks ; ce qui caractérise justement l'efficacité des magasins dits à grande surface. Il est donc logique de croire que la fonction logistique devrait s'accroître encore davantage au fil des ans.
- Le commerce électronique, notamment le B2B, aura son lot d'incidences sur l'industrie du transport comme par exemple, la nécessité d'offrir une gamme élargie de plages horaires de livraison et de garantir la livraison juste-à-temps et l'exactitude des biens livrés. Les liens directs seront par surcroît accrus avec les e-détaillants. On comprendra ici que la valorisation de la fonction e-logistique deviendra donc un enjeu majeur pour tout transporteur voulant agir à titre d'intermédiaire entre le manufacturier et l'acheteur.

3. Principales professions au sein de la RMR de Montréal

- Conducteurs de camions (CNP 7411)⁵
- Chauffeurs-livreurs (CNP 7414)

4. Extrait du mémoire présenté à Jacques Baril, ministre délégué aux Transports par la Société de développement économique du Saint-Laurent lors des consultations sur le transport maritime et fluvial du Québec, 6 octobre 2000.

5. Le CNP 7411 inclut tous les conducteurs de camions, sans distinguer ceux qui se spécialisent au niveau des longues distances de ceux qui font une couverture locale ou régionale.

- Conducteurs d'autobus et opérateurs de métros et autres transport en commun (CNP 7412)
- Chauffeurs de taxis, de limousines et autres chauffeurs (CNP 7413)
- Conducteurs d'équipements lourds – sauf les grues (CNP 7421)
- Conducteurs de machinerie d'entretien public (CNP 7422)
- Surveillants du transport routier et du transport en commun (CNP 7222)
- Pilotes, navigateurs et instructeurs de pilotage du transport aérien (CNP 2271)
- Horairistes des transports et des équipages (CNP 1476)
- Directeurs des transports (CNP 713)
- Répartiteurs et opérateurs radio (CNP 1475)⁶
- Courtiers en douanes, courtiers maritimes et autres courtiers (CNP 1236)
- Expéditeurs et réceptionnaires (CNP 1471)

4. Changements techniques en cours

Selon Camo-Route⁷, « les grands changements au niveau des exigences des expéditeurs ainsi qu'un marché de plus en plus compétitif obligent les entreprises voulant conserver leur part de marché à tirer avantage des nouvelles technologies dans le domaine du transport. L'industrie a déjà procédé à l'automatisation dans la presque totalité de ses opérations. Les nouvelles technologies, une fois intégrées aux différents secteurs de l'entreprise, permettraient une optimisation des opérations. Les outils offerts aux entreprises sont les suivants :

⇒ **La boîte noire :**

Version avancée du bavard, cet instrument sert à recueillir une multitude de données concernant les performances du moteur, permettant ainsi de mieux connaître les habitudes de conduite du chauffeur, les variables d'usure, de consommation et d'utilisation du véhicule. Les données disponibles permettent à la fois de mieux contrôler les coûts reliés à l'utilisation et d'assurer un suivi de l'entretien de la flotte.

⇒ **GPS ou système de positionnement par satellite :**

Cet outil permet de retracer les véhicules en temps réel. Allié à un système mobile de communication, il permet de compter sur une flotte de véhicules ayant une très grande flexibilité d'action. Il permet aussi de retracer les véhicules ou leur chargement en cas de vol.

⇒ **Échange de données informatisées (EDI) :**

Cet échange d'information avec ses clients et fournisseurs accélère le processus de facturation et réduit de beaucoup les opérations cléricales, augmentant par le fait même l'efficacité en réduisant les pertes de temps. Ce concept semble s'appliquer de plus en plus via le réseau.

⇒ **Internet :**

Cette technologie qui est très accessible et peu coûteuse permet d'améliorer le service à la clientèle et de fournir beaucoup d'information (tarifs). Les ordinateurs à bord des camions offrent la possibilité par le courrier électronique d'être en contact avec l'entreprise et de communiquer quotidiennement avec la famille. L'utilisation du babillard électronique évite les retours à vide.

⇒ **Logiciels de répartition :**

Ces logiciels permettent d'établir l'horaire quotidien des chauffeurs et des camions à partir d'une grande variété de critères sélectionnés par l'entreprise. On peut aussi obtenir le trajet optimal pour le chauffeur. S'ils sont reliés au GPS du camion, le répartiteur peut voir à l'écran la situation de tous les véhicules en temps réel, organiser les horaires de tous les chauffeurs, faire la répartition des tâches, produire des rapports sur mesure à l'entreprise et offrir un service sur mesure aux expéditeurs.

6. Certaines professions dont celles-ci ne sont pas exclusives à un seul secteur d'activité économique.

7. Les renseignements sur les changements technologiques affectant l'industrie du camionnage proviennent du www.camo-route.com

5. Perspectives sectorielles 1999-2004 (RMR de Montréal)⁸

- Selon le modèle de prévisions économétriques, élaboré par la Direction de la planification et de l'information sur le marché du travail d'Emploi-Québec, l'industrie du transport devrait connaître au cours de la période 1999-2004 un taux de croissance d'environ 6,8 %.

8. Soulignons que les présentes prévisions sectorielles ont été établies en l'an 2000. Un exercice de révision est actuellement en cours et de nouvelles prévisions sectorielles devraient être disponibles d'ici la fin de l'année 2001.

6. Perspectives professionnelles – tableau comparatif RMR de Montréal, régions administratives⁹ et ensemble du Québec

CNP 4	Titre de la profession	RMR de Montréal					Perspectives 2000-2004 - Régions					Perspectives 2000-2004 Québec
		Emploi estimé 1999	Demande de main-d'œuvre 1999-2004	Taux de chômage en 1999	% attribuable des emplois à combler en vertu de l'érosion	Perspectives 2000-2004	Montréal	Laval	Laurentides	Lanaudière	Montérégie	
7411	Conducteurs/conductrices de camions	18 086	Moyen	Moyen	38 %	Acceptables	Acceptables	Acceptables	Acceptables	Acceptables	Acceptables	Acceptables
1471	Expéditeurs/expéditrices et réceptionnaires	17 742	Élevé	Élevé	69 %	Acceptables	Acceptables	Acceptables	Acceptables	Acceptables	Acceptables	Acceptables
7414	Chauffeurs-livreurs/chauffeuses-livreuses	11 583	Faible	Moyen	51 %	Restreintes	Restreintes	Acceptables	Acceptables	Restreintes	Restreintes	Restreintes
7412	Conducteurs/conductrices d'autobus et opérateurs/opératrices de métro et autres transports en commun	8 858	Moyen	Moyen	31 %	Acceptables	Acceptables	Acceptables	Restreintes	Restreintes	Restreintes	Acceptables
7413	Chauffeurs/chauffeuses de taxi, chauffeurs/chauffeuses de limousine et chauffeurs/chauffeuses	6 126	Faible	Moyen	33 %	Restreintes	Restreintes	Acceptables	Restreintes	Restreintes	Restreintes	Restreintes
7421	Conducteurs/conductrices d'équipement lourd (sauf les grues)	2 124	Élevé	Élevé	49 %	Acceptables	Acceptables	Restreintes	Acceptables	Acceptables	Restreintes	Acceptables
1475	Répartiteurs/répartitrices et opérateurs radio/opératrices radio	2 373	Faible	Faible	85 %	Acceptables	Acceptables	Restreintes	Acceptables	Restreintes	Restreintes	Restreintes
713	Directeurs/directrices des transports	2 314	Faible	Faible	41 %	Acceptables	Acceptables	Acceptables	Acceptables	Acceptables	Favorables	Acceptables
7422	Conducteurs/conductrices de machinerie d'entretien public	1 655	Moyen	Élevé	81 %	Restreintes	Restreintes	Restreintes	Restreintes	Restreintes	Restreintes	Restreintes
2271	Pilotes, navigateurs/navigatrices et instructeurs/instructrices de pilotage du transport aérien	511	Faible	Moyen	---	Restreintes	Très restreintes	Restreintes	Restreintes	NP	Restreintes	Restreintes
7222	Surveillants/surveillantes du transport routier et du transport en commun	1 179	Faible	Faible	---	Acceptables	Acceptables	Acceptables	Acceptables	Acceptables	Acceptables	Acceptables
1236	Courtiers/courtrières en douanes, courtiers/courtrières maritimes et autres courtiers/courtrières	614	Faible	Faible	---	Acceptables	Acceptables	NP	Acceptables	NP	Restreintes	Acceptables
1476	Horairistes des transports et des équipages	462	Moyen	Moyen	54 %	Acceptables	NP	NP	NP	NP	Acceptables	Acceptables

Source : Emploi-Québec, *Le marché du travail dans la région métropolitaine de recensement de Montréal – Perspectives professionnelles 2000-2004, Résultats pour l'ensemble des métiers et professions*, Direction de la planification et de l'information sur le marché du travail et Table métropolitaine (à paraître). Pour les régions, voir les documents des régions respectives pour plus d'informations sur les perspectives régionales (également à paraître).

9. Les données sur les régions administratives de Lanaudière, des Laurentides et de la Montérégie englobent à la fois les portions RMR et hors RMR. Elles ne sont donc là que pour illustrer la tendance pour l'ensemble des régions concernées.

Définition des bornes :

DEMANDE OFFRE	Taux de demande de main-d'œuvre 1999-2004 égal ou inférieur à 0 $D \leq 0$ <u>NUL ou NÉGATIF</u>	Taux de demande de main-d'œuvre 1999-2004 inférieur à la moyenne et supérieur à 0 $0 < D < 12,9$ <u>FAIBLE</u>	Taux de demande de main-d'œuvre 1999-2004 égal à la moyenne $12,9 \leq D < 23,7$ <u>MOYEN</u>	Taux de demande de main-d'œuvre 1999-2004 supérieur à la moyenne $D \geq 23,7$ <u>ÉLEVÉ</u>
Taux de chômage inférieur à la moyenne $O < 5,7$ <u>FAIBLE</u>	Restreintes	Acceptables	Favorables	Très favorables
Taux de chômage égal à la moyenne $5,7 \leq O < 12,9$ <u>MOYEN</u>	Très restreintes	Restreintes	Acceptables	Favorables
Taux de chômage supérieur à la moyenne $O \geq 12,9$ <u>ÉLEVÉ</u>	Très restreintes	Très restreintes	Restreintes	Acceptables

⇒ Cinq niveaux de diagnostics de perspectives professionnelles, qui déterminent les possibilités d'intégration au marché du travail, sont retenus :

TRÈS FAVORABLES	Considérant l'évolution de la demande de main-d'œuvre prévue et la situation par rapport au chômage en début de période, le potentiel d'intégration au marché du travail sera nettement meilleur que celui qui est prévu pour l'ensemble des professions au Québec. L'établissement de ce diagnostic ne doit cependant être interprété comme une garantie d'emploi dans le groupe professionnel visé.
FAVORABLES	Considérant l'évolution de la demande de main-d'œuvre prévue et la situation par rapport au chômage en début de période, le potentiel d'intégration au marché du travail sera meilleur à celui qui est prévu pour l'ensemble des professions au Québec. L'établissement de ce diagnostic ne doit pas non plus être interprété comme une garantie d'emploi dans le groupe professionnel visé.
ACCEPTABLES	Considérant l'évolution de la demande de main-d'œuvre prévue et la situation par rapport au chômage en début de période, le potentiel d'intégration au marché du travail sera comparable à celui qui est prévu pour l'ensemble des professions au Québec. Bien que les personnes incluses dans ces groupes professionnels feront face à une concurrence importante, elles pourront espérer obtenir un emploi en adoptant une stratégie de recherche d'emploi appropriée.
RESTREINTES	Considérant l'évolution de la demande de main-d'œuvre prévue et la situation par rapport au chômage en début de période, le potentiel d'intégration au marché du travail sera inférieur à celui qui est prévu pour l'ensemble des professions au Québec. Bien que les personnes incluses dans ces groupes professionnels feront face à une concurrence importante, elles pourront espérer obtenir un emploi en adoptant une stratégie de recherche d'emploi appropriée. Ainsi, ce diagnostic ne doit pas être interprété comme une absence totale de débouchés sur le marché du travail.
TRÈS RESTREINTES	Considérant l'évolution de la demande de main-d'œuvre prévue et la situation par rapport au chômage en début de période, le potentiel d'intégration au marché du travail sera nettement inférieur à celui qui est prévu pour l'ensemble des professions au Québec. Bien que les personnes incluses dans ces groupes professionnels feront face à une concurrence importante, elles pourront espérer obtenir un emploi en adoptant une stratégie de recherche d'emploi appropriée. Ainsi, ce diagnostic ne doit pas aussi être interprété comme une absence totale de débouchés sur le marché du travail.
NP	Pour certains groupes professionnels, aucun diagnostic de perspectives n'a été posé. Un nombre d'emplois peu important, un manque d'informations de nature qualitative ou l'absence de marché du travail pour ces groupes professionnels expliquent que cette information est non disponible.

7. Répartition des emplois dans le secteur des transports et de l'entreposage dans les 47 CLE situés sur le territoire de la RMR de Montréal (selon le recensement de 1996)

Région	Répartition des emplois %	Résidents travaillant dans ce secteur dans leur région ¹⁰ %
Montréal	74,7	93
Laval	3,3	19,6
Lanaudière RMR	1,9	20,6
Laurentides RMR	7,6	42,2
Montérégie RMR	12,5	33,4
Ensemble RMR	100	97,9

8.1 Correspondance des CNP avec les programmes de formation dispensés par le MEQ et régions de la RMR offrant la formation

Secteur	CNP	Titre de la profession	Code MEQ	Programme d'études	Filière	Région
Transport	1236	Courtiers en douanes, courtiers maritimes et autres courtiers	410.A0	Techniques de la logistique du transport	DEC	Montréal Laurentides
Transport	1471	Expéditeurs et réceptionnaires	410.A0	Techniques de la logistique du transport	DEC	Montréal Laurentides
Transport	1476	Horairistes des transports et des équipages	410.A0	Techniques de la logistique du transport	DEC	Montréal Laurentides
Transport	7222	Surveillants du transport routier et du transport en commun	410.A0	Techniques de la logistique du transport	DEC	Montréal Laurentides
Transport	7411	Conducteurs de camions	514399	Conduite de camions	DEP	Montréal Montérégie Laurentides
Mines et travaux de chantiers	7421	Conducteurs d'équipements lourds (sauf les grues)	522099	Conduite d'engins de chantier	DEP	Montérégie

Source : Ministère de l'Éducation, *Table de correspondance entre les programmes de formation professionnelle et technique et les professions, Modèle d'adéquation formation-emploi*, DOP, 1999-2000

N.B. : Le John Abbott College dispense également une AEC - Programme de gestion en aviation pour pilote commercial.

8.2 Programmes non dispensés dans la RMR de Montréal

- Information aérienne (515099 – DEP) – Horairistes des transports et des équipages (CNP 1476)
- Techniques de pilotage d'aéronefs (280.A0 – DEC) – Pilotes, navigateurs et instructeurs de pilotage du transport aérien (CNP 2271)

8.3 Autres régions du Québec offrant les programmes d'études :

Secteur	Code MEQ	Programme d'études	Filière	Région
Transport	410.A0	Techniques de la logistique du transport	DEC	Bas-Saint-Laurent Capitale-Nationale Chaudière-Appalaches Montérégie hors RMR
Transport	280.A0	Techniques de pilotage d'aéronefs	DEC	Saguenay – Lac-Saint-Jean
Transport	515099	Information aérienne	DEP	Capitale-Nationale
Transport	514399	Conduite de camions	DEP	Capitale Nationale Mauricie
Mines et travaux de chantiers	522099	Conduite d'engins de chantier	DEP	Chaudière-Appalaches

10. Les pourcentages de cette colonne réfèrent au nombre de personnes qui travaillent dans ce secteur, et ce, dans leur région de résidence par rapport à l'ensemble des résidents de la région qui travaillent dans ce secteur.

9.1 Données sur l'enquête de relance (RMR de Montréal – Promotion 1998-1999)

Code MEQ	Programme	Filière	Nombre de personnes diplômées	En emploi	En lien avec la formation	Taux de chômage
410.A0	Techniques de la logistique du transport	DEC	33	73,9 %	94,1 %	5,6 %
514399	Conduite de camions	DEP	205	91,8 %	92 %	3,1 %
522099	Conduite d'engins de chantier	DEP	58	61,4 %	64 %	27 %

Source : Ministère de l'Éducation, *Données sur l'intégration au marché du travail pour la région métropolitaine de recensement de Montréal – La Relance au collégial en formation technique, Promotion 1998-1999, Situation au 31 mars 2000*, Direction de la recherche et de l'évaluation, 2000 et Ministère de l'Éducation, *Données sur l'intégration au marché du travail pour la région métropolitaine de recensement de Montréal – La Relance au secondaire en formation professionnelle, Promotion 1998-1999, Situation au 31 mars 2000*, Direction de la recherche et de l'évaluation, 2000.

9.2 Données sur l'enquête de relance (Ensemble du Québec – Promotions 1998-1999)

Code MEQ	Programme	Filière	Nombre de personnes diplômées	En emploi	En lien avec la formation	Taux de chômage
410.A0	Techniques de la logistique du transport	DEC	48	75 %	92,6 %	3,6 %
514399	Conduite de camions	DEP	626	84,9 %	91,6 %	8,6 %
522099	Conduite d'engins de chantier	DEP	111	63,1 %	70,6 %	30,3 %

Source : Ministère de l'Éducation, *Données sur l'intégration au marché du travail pour l'ensemble du Québec – La Relance au collégial en formation technique, Promotion 1998-1999, Situation au 31 mars 2000*, Direction de la recherche et de l'évaluation, 2000 et Ministère de l'Éducation, *Données sur l'intégration au marché du travail pour l'ensemble du Québec – La Relance au secondaire en formation professionnelle, Promotion 1998-1999, Situation au 31 mars 2000*, Direction de la recherche et de l'évaluation, 2000.

10. Besoins de formation prévisibles soulignés par l'industrie

a) Pour l'industrie du camionnage :

- Les exigences des employeurs ont considérablement augmenté : ils recherchent maintenant des candidats – conducteurs de camions – qui possèdent, en plus des compétences traditionnelles, des connaissances en prévention et en sécurité, en calcul et en écriture, en équilibrage des charges et parfois même en informatique, de même que des aptitudes dans les relations avec la clientèle.
- Selon Camo-Route, une attention particulière devrait être aussi accordée en matière de formation du transport réfrigéré où il y a certaines lacunes.

b) Pour l'industrie du transport de personnes :

- Les transports interurbain, urbain et nolisé devront revoir les tâches de recrutement, de formation, de supervision et de relations de travail pour axer l'entreprise sur le service à la clientèle.
- Outre sa compétence à bien conduire le véhicule, le chauffeur devra développer des attitudes pour répondre à des situations de toutes sortes (renseignements, aide, respect de règlement).
- La diversification des services nécessitera des répartiteurs avec une compétence et une expérience éprouvées.

11. Références bibliographiques incontournables

- Comité sectoriel de la main-d'œuvre de l'industrie du transport routier – www.camo-route.com
- www.mess.gouv.qc.ca/francais/eq/index.htm (Québec)
- www.hrdc-drhc.gc.ca (Canada, Québec)
- www.stats.bls.gov (États-Unis)

12. Pistes d'actions retenues par les membres du COF

- Considérant le volume élevé de chômeurs parmi les conducteurs de camions (CNP 7411), considérant les demandes récurrentes pour en former de nouveaux et considérant que l'industrie indique que les principaux besoins de main-d'œuvre à combler se situent au niveau des conducteurs de camions longue distance, le COF suggère aux directions régionales d'Emploi-Québec qu'elles demandent aux CLE sous leur juridiction (notamment ceux situés dans la RMR de Montréal) d'entreprendre une enquête auprès des personnes classées sous le CNP 7411 de manière à identifier celles détenant véritablement les qualifications requises pour la conduite de camions longue distance ou qui requerraient une courte formation pour le devenir.
- Considérant que les mauvaises conditions de travail sont souvent une des causes importantes pour expliquer le taux de roulement élevé observé dans l'industrie du transport, entraînant par le même fait des coûts élevés en matière de formation de nouvelle main-d'œuvre, le COF souhaite que le comité sectoriel Camo-route s'attarde en priorité aux questions de la gestion des ressources humaines et qu'il diffuse aux employeurs du secteur de l'information sur l'importance d'avoir de bonnes pratiques en matière de ressources humaines.
- Considérant que le commerce électronique est appelé à prendre encore davantage d'expansion au cours des années à venir et considérant que la livraison « just-in-time » devrait également s'accroître, le COF estime ne pas posséder assez d'informations pour mesurer adéquatement les impacts qu'auront ces deux éléments sur l'industrie des transports. À cet effet, le COF estime que le ministère de l'Industrie et du Commerce et Camo-route seraient les mieux placés pour réaliser une telle étude.