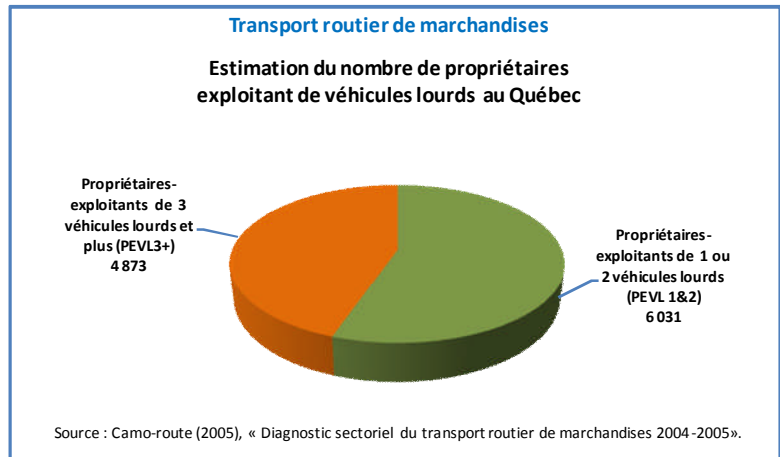


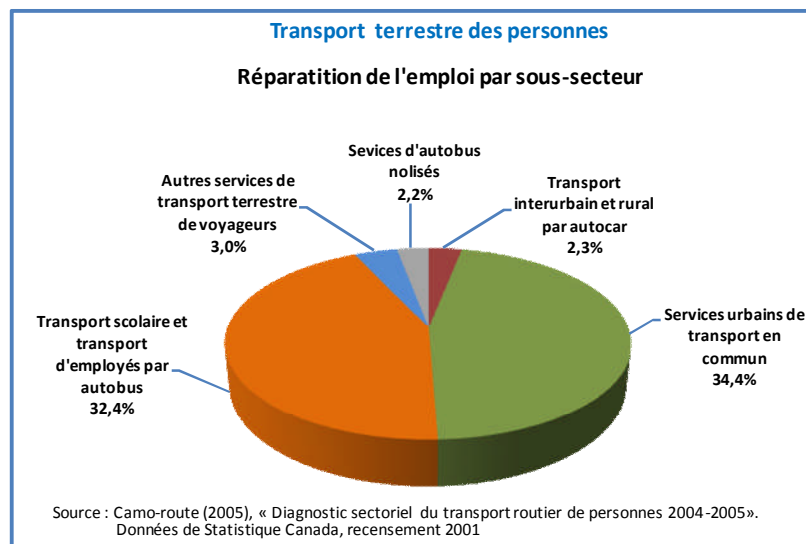
## Le secteur du transport routier

Selon l'Association du camionnage du Québec<sup>1</sup>, l'industrie du transport routier regroupe environ 200 000 personnes qui travaillent dans plus de 35 000 entreprises au Québec. L'industrie se divise en deux grands sous-secteurs, soit le transport routier de marchandises et le transport terrestre des personnes.

Selon le diagnostic du transport routier de marchandises réalisé par le Camo-route en 2005<sup>2</sup>, on dénombrait près de 11 000 propriétaires-exploitants de véhicules lourds dans le sous-secteur du transport de marchandises au Québec.



Toujours selon le Camo-route<sup>3</sup>, le sous-secteur du transport routier de personnes se subdivise quant à lui en cinq sous-secteurs parmi lesquels les services urbains de transport en commun et le transport scolaire et le transport des employés par autobus regroupent le plus grand nombre de travailleurs, tel qu'illustré dans le graphique ci-après.



<sup>1</sup> Données apparaissant sur site Internet de l'Association du Camionnage du Québec. [\[En ligne\]](#)

<sup>2</sup> Camo-route (2005), « Diagnostic sectoriel du transport routier de marchandises 2004-2005 ». [\[En ligne\]](#)

<sup>3</sup> Camo-route (2005), « Diagnostic sectoriel du transport routier de personnes 2004-2005 ». [\[En ligne\]](#)

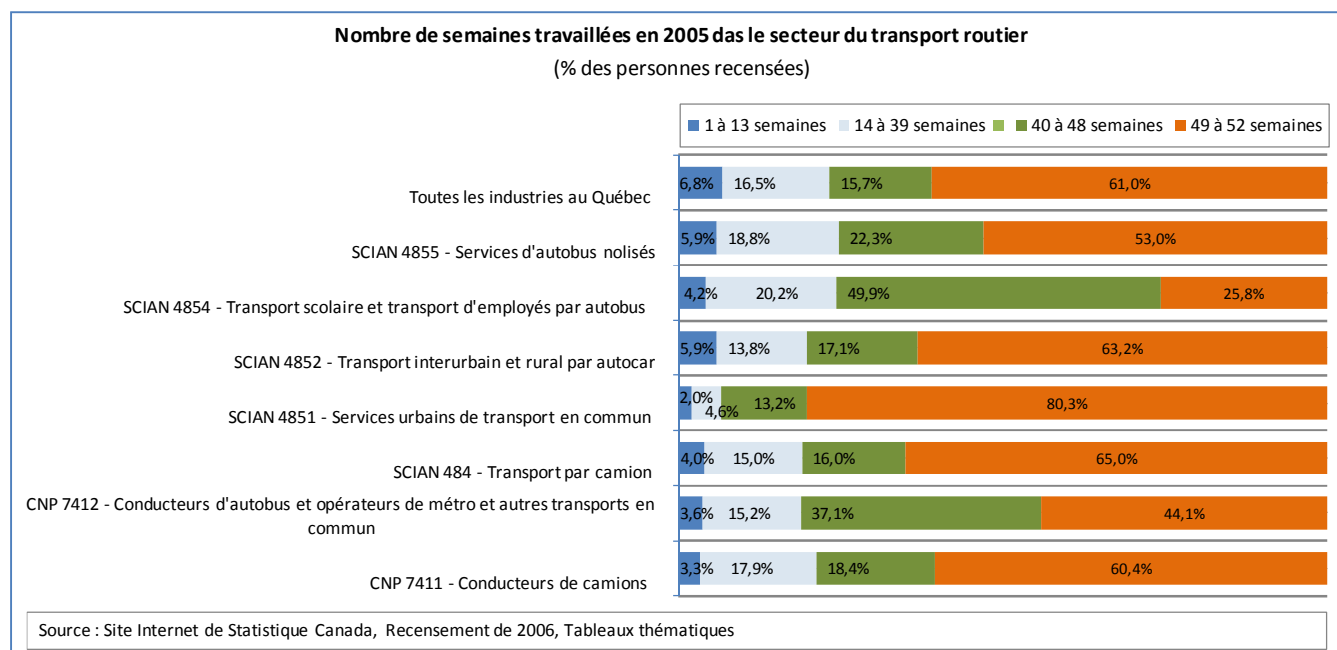
## La saisonnalité dans le secteur

La saisonnalité conditionne les modalités d'attribution du travail dans plusieurs secteurs d'activité du transport routier. Au niveau du transport des personnes, le transport nolisé dépend des saisons touristiques et le transport des écoliers suit le calendrier scolaire. Dans le transport des marchandises, les secteurs du déneigement, du mazout et du propane sont très actifs en hiver, alors que ceux du transport du gravier, du béton, des poutres et des autres structures fabriquées en usine augmentent fortement avec les travaux d'infrastructures durant les autres saisons.

### *Le nombre de semaines travaillées annuellement*

Le nombre de semaines travaillées annuellement dans une profession ou un secteur fournit un indice de la stabilité de l'emploi dans le secteur et donc aussi du caractère annuel ou saisonnier de l'emploi.

Le graphique suivant présente le nombre de semaines travaillées par les personnes recensées en 2006 au Québec, par rapport à celles recensées dans les principaux codes SCIAN du secteur et, plus spécifiquement, pour certaines professions du secteur.



On constate que près de 50 % des personnes recensées dans le transport scolaire et transport d'employés par autobus (SCIAN 4854) travaillent entre 40 et 48 semaines par année ce qui pourrait être compatible avec une diminution saisonnière de l'activité dans ce sous-secteur.

### *Une saisonnalité plus importante dans les plus petites entreprises*

Dans une étude canadienne réalisée en 2004, on constate que la fluctuation de la demande de main-d'œuvre reliée à la saisonnalité arrive en première des raisons justifiant les mises à pied des chauffeurs dans les flottes de moins de 10 camions. Plus la taille du parc est grande, moins la saisonnalité est invoquée comme facteur de cessation d'emploi.

**Les raisons de la cessation d'emploi ou de la mise à pied des chauffeurs  
les plus souvent évoquées selon la taille du parc de véhicules**

Raison de la cessation d'emploi ou de la mise à pied	Taille du parc (nb véhicules)			
	<10 (n=150)	10 à 49 (n=203)	50 à 99 (n=82)	100 et + (n=99)
Chauffeur peu qualifié	34,8%	39,3%	47,3%	51,7%
Demande saisonnière	41,9%	33,4%	23,3%	18,9%
Piètre dossier de conduite	10,0%	18,8%	26,3%	51,0%
Baisse du chiffre d'affaires dans son ensemble	17,9%	12,9%	10,1%	10,2%
Pas disposé à effectuer de longs parcours	8,1%	9,1%	6,7%	8,9%

Source : Conseil canadien des ressources humaines en camionnage (2004), « Profil de la pénurie de chauffeurs, du roulement des chauffeurs et des estimations de la demande future dans l'industrie du camionnage ». [\[En ligne\]](#)

## Les principaux enjeux liés à l'emploi saisonnier

### *Un manque de personnel qualifié*

Selon le diagnostic réalisé dans le transport routier de marchandises par le Camo-route<sup>4</sup>, le « manque de personnel qualifié » arrive au deuxième rang des plus grandes menaces à long terme identifiées par les propriétaires exploitants de véhicules routiers, juste après la menace « concurrence sur les tarifs » qui arrive au premier rang. Chez les propriétaires-exploitants de plus de 10 véhicules, le « manque de personnel qualifié » passe même en tête de liste de ces contraintes. Les deux professions pour lesquelles les difficultés de recrutement sont les plus criantes sont celles de conducteur de camions et de mécanicien.

Dans le secteur du transport des personnes<sup>5</sup>, le sous-secteur du transport scolaire serait celui où les entreprises sont le plus préoccupées par la rareté de main-d'œuvre.

### *Des difficultés accrues pour les emplois saisonniers*

Dans ce contexte de rareté de main-d'œuvre, on éprouve de plus en plus de difficultés à recruter et retenir les travailleurs saisonniers, surtout ceux qui travaillent sur appel et dépendent des conditions météorologiques.

Le problème est accentué du fait que les fonctions de travail deviennent de plus en plus spécialisées, avec des réglementations très spécifiques dans chacun des secteurs, de sorte qu'il faut reprendre la formation lorsqu'on perd ses employés.

### *Des conditions plus difficiles sur les longs parcours*

Selon une étude canadienne réalisée en 2004<sup>6</sup>, la plupart des répondants ont affirmé que l'industrie du camionnage connaît actuellement une pénurie de chauffeurs. On affirmait que cette pénurie de chauffeurs est plus marquée sur les trajets de long parcours à cause du mode de vie exigeant, par exemple, l'obligation d'être

<sup>4</sup> Camo-route (2005), « Diagnostic sectoriel du transport routier de marchandises 2004-2005 ». [\[En ligne\]](#)

<sup>5</sup> Camo-route (2005), « Diagnostic sectoriel du transport routier de personnes 2004-2005 ». [\[En ligne\]](#)

<sup>6</sup> Conseil canadien des ressources humaines en camionnage (2004), « Profil de la pénurie de chauffeurs, du roulement des chauffeurs et des estimations de la demande future dans l'industrie du camionnage ». [\[En ligne\]](#)

disponible sur un court préavis, de s'absenter de la maison, ainsi que les longues heures de travail, l'hébergement et les repas de piètre qualité et la difficulté à entretenir des relations familiales et sociales.

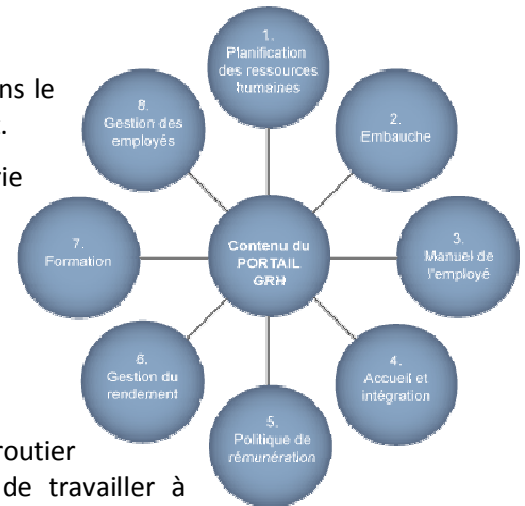
## Les initiatives et les solutions explorées

### *Améliorer les pratiques de gestion*

Le Camo-route estime que l'amélioration des pratiques de gestion dans le secteur pourrait grandement contribuer à réduire le taux de roulement.

Le comité a créé un portail web destiné aux gestionnaires de l'industrie et sur lequel sont disponibles différents outils de gestion qui visent l'ensemble des pratiques RH.

On y retrouve notamment des documents d'information et des grilles pratiques disponibles aux transporteurs et aux entreprises.



### *Améliorer la rétention des travailleurs saisonniers*

Selon le Camo-route, les entreprises du secteur du transport routier s'intéressent au Chantier sur la saisonnalité dans la perspective de travailler à l'identification de pistes d'action pour la rétention des travailleurs saisonniers.

### *Vers l'exploration de maillages d'emplois*

On estime par ailleurs que le maillage avec des emplois saisonniers dans le secteur ou dans d'autres secteurs d'activité constitue une piste à explorer. Des secteurs importants du transport routier étant actifs en hiver, ces derniers offrent notamment des possibilités de maillage avec des emplois d'été dans d'autres secteurs d'activité.

### *Pour une meilleure connaissance de l'emploi*

Le Camo-route et sept autres comités sectoriels de main-d'œuvre ont joints leurs efforts pour la conception d'un site Internet commun permettant l'exploration de la profession de mécanicien, sous le thème « **On a tous besoin d'un mécano** ».

Il s'agit d'une profession en demande dans l'ensemble de ces secteurs. Le site, de type informatif, peut notamment être utilisé dans le cadre des activités d'exploration de carrière pour les jeunes de niveau secondaire.



## Bibliographie

### *Quelques études et références*

Camo-route (2005), « Diagnostic sectoriel du transport routier de marchandises 2004-2005 ». [[En ligne](#)]

Camo-route (2005), « Diagnostic sectoriel du transport routier de personnes 2004-2005 ». [[En ligne](#)]

Conseil canadien des ressources humaines en camionnage (2004), « Profil de la pénurie de chauffeurs, du roulement des chauffeurs et des estimations de la demande future dans l'industrie du camionnage ». ». [[En ligne](#)]

### *Quelques sites Internet de référence*

#### **Camo-route inc.**

Comité sectoriel de main-d'œuvre de  
l'industrie du transport routier



[Association du camionnage du Québec](#)

[Conseil canadien des ressources humaines en camionnage](#)

[Besoin d'un mécano.com](#)

[Transports Québec](#)