

DIAGNOSTICS SECTORIELS 2023

QUESTIONS & RÉPONSES LORS DU LANCEMENT

**CAMO
ROUTE**

COMITÉ SECTORIEL DE MAIN D'ŒUVRE
DE L'INDUSTRIE DU TRANSPORT ROUTIER



WWW.CAMO-ROUTE.COM/FR/DIAGNOSTIC-SECTORIEL

À PROPOS

Du lancement des diagnostics sectoriels

Le 7 novembre dernier avait lieu le lancement des diagnostics sectoriels sur le transport routier de personnes et de marchandises.

Nos derniers diagnostics sectoriels de main-d'oeuvre offrent une vision proactive et innovante des défis cruciaux rencontrés par notre industrie en constante mutation.

Le rideau est tombé !

Ce dévoilement avait pour but de mettre en lumière le portrait de l'industrie ainsi que les enjeux de formation, d'assurance et d'intégration des nouvelles technologies pour les petites et moyennes entreprises.

De nombreux experts ont échangé sur différentes problématiques et des questions ont été soulevées par les participants au cours de l'évènement.

Visionner à nouveau notre évènement de lancement en cliquant [ici](#).

Les lois

Q. Dans les enjeux, on mentionne “Modification des lois, politiques et réglementations qui demandent beaucoup d’effort”. Ici on parle de manière théorique ou on se réfère à quelque chose de spécifique ?

R. « On parle au sens large, mais on fait également référence à plusieurs changements précis qui peuvent être très énergivores et complexes, soit pour les institutions qui modifient, encadrent et assurent l’application des règlements soit pour les entreprises qui doivent s’y conformer ».



Raphaël Readman
*Directeur du département d'économie
Groupe DDM*

**Retrouvez les 2
exemples concrets
de Monsieur
Raphaël Readman
à la page suivante.**

01

EXEMPLE SUR LE TRANSPORT DE PERSONNES

En transport de personnes : Nous avons parlé de faciliter l'accès à la classe 2 pour le transport de personnes par la modification de l'examen afin que celui-ci couvre uniquement le transport de personnes et soit donc plus facile à obtenir pour une personne désirant s'orienter vers le transport de personne uniquement. Cependant, cela vient également avec la modification des règles et lois entourant la classe 2 pour que celle-ci « n'englobe » plus automatiquement la classe 3. La modification de ces règles pour les permis déjà émis et ceux à émettre amènera une complexité administrative importante pour la SAAQ.

02

EXEMPLE SUR LE TRANSPORT DE MARCHANDISES

En transport de marchandises : en 2023 nous avons vu la modification de la loi sur le PECVL ainsi que l'intégration du DCE obligatoire. Cela représente un défi de taille pour les entreprises qui se font imposer ces changements. S'assurer de leur conformité est alors énergivore et l'accompagnement est parfois insuffisant. Le gouvernement a comme responsabilité de financer l'accompagnement nécessaire à ces changements qu'il impose, notamment par l'entreprise de formation et outils que Camo-Route peut offrir aux entreprises.

La formation

Q. Il est ressorti par le passé que les taux d'inscription et de diplomation diminuent. Est-ce que l'alternance travail-étude favorise vraiment un meilleur taux de diplomation? Et si oui, comment pensez-vous mettre de l'avant le format de l'alternance travail-étude?

R. Le taux de diplomation est meilleur selon moi lors d'une formation ATE, mais tout dépend de l'accueil dans l'entreprise. Si l'entreprise est **structurée**, une **bonne présentation** de l'entreprise aux élèves dès le départ, **accueillante** pour les candidats, des **formateurs/ accompagnateurs de qualités et bien formés** (la formation maître-accompagnateur est indispensable pour la réussite du projet). Les éléments précédents feront en sorte que les candidats termineront la formation et resteront dans l'entreprise. Nous offrons déjà les formations en ATE et ce depuis plusieurs années. Afin de répondre aux demandes, nous avons diversifié l'offre de formation. Nous pouvons adapter le nombre d'élèves par cohorte selon la taille de l'entreprise et sa capacité d'embauche. Avec l'aide de Camo, nous pouvons rejoindre l'industrie et faire connaître la formule ATE.

Q. Pour les conducteurs de camions qui quittent la formation ou qui ne suivent pas de formation au DEP, pensez-vous que leur place pourrait être mise en danger par les autres travailleurs qui détiennent un diplôme?

R. Absolument oui! Les assureurs sont de plus en plus exigeants. Dans le Panel d'expert, un représentant des assureurs mentionnait qu'ils exigeaient 3 ans d'expérience ou un DEP (il mentionnait que le DEP était l'équivalent de 3 ans pour eux). Alors le candidat qui n'a pas de diplôme sera difficilement assurable. **À compétence égale, je suis persuadé que les entreprises choisiront un élève avec un DEP.** Nous avons mis en place un système de réintégration pour les élèves qui n'ont pas terminé la formation. Ils ont tous la chance de revenir et être diplômés. Pour les conducteurs qui n'ont pas de diplôme, nous offrons la reconnaissance des acquis communément appelés la RAC. C'est un processus assez simple afin de vérifier les connaissances du conducteur et lui offrir l'opportunité d'obtenir son DEP. Sous certaines conditions, c'est un processus de quelques jours et complètement gratuit. **Les entreprises auraient avantage à profiter des RAC pour l'ensemble de ses chauffeurs.** Elles pourraient ainsi s'assurer d'une uniformité auprès des chauffeurs, des connaissances à jour, etc. C'est un processus parfait pour les conducteurs d'expérience ne détenant pas de diplôme.



Dave Beaulieu
Directeur adjoint
Centre de formation en transport
de Charlesbourg (CFTC)

Les nouvelles technologies

Q. Quels sont les outils technologiques à prioriser pour les entreprises qui veulent mettre en place une stratégie de virage vert ?

R. La première étape pour embrasser une approche écologique consiste à évaluer l'état actuel des opérations. La télémétrie devient incontournable lorsqu'il s'agit d'analyser ces opérations. En combinant les données de géolocalisation avec les informations moteur des véhicules, vous disposerez de toutes les informations nécessaires pour cibler efficacement les prochaines étapes de votre transition vers le vert. **Un analyste compétent et des données bien structurées peuvent générer d'incroyables économies opérationnelles, un aspect qu'il ne faut vraiment pas sous-estimer.** De plus, les programmes de subvention actuels exigent une analyse énergétique préalable avant de soutenir financièrement des projets de cette nature.



Patrick Vallerand
Directeur
Attrix

Q. Maintenant que les dispositifs de consignment électronique (DCE ou logbook électronique) sont obligatoires pour le transport de plus de 160 km du port d'attache, croyez-vous que d'autres outils technologiques fassent l'objet d'obligations ou de réglementations dans les années à venir ? Si oui, lesquelles?

Quels seraient leurs avantages pour les entreprises et la main-d'œuvre ?

R. Prédire ce qui sera ou non obligatoire dans le futur est un exercice complexe. Le DCE était plus facile à anticiper en raison de son aspect légal. Actuellement, il semble y avoir un potentiel pour une demande de systèmes de ronde de sécurité électronique, bien que cela ne soit pas encore clairement défini. **Ce qui domine le marché, ce sont principalement les demandes des clients plutôt que des obligations légales.** Les clients exigent de plus en plus des solutions de suivi, mettant particulièrement l'accent sur la réduction de l'empreinte énergétique. Les grandes entreprises imposent à leurs transporteurs des analyses énergétiques et des plans de réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES). Les accessoires favorisant cette réduction deviennent ainsi des exigences non négociables sur le marché actuel. Ces outils ne se limitent pas seulement à la réduction de l'empreinte environnementale ; ils génèrent également d'importantes économies en optimisant les opérations des transporteurs. C'est donc une solution gagnant-gagnant.

Les assurances

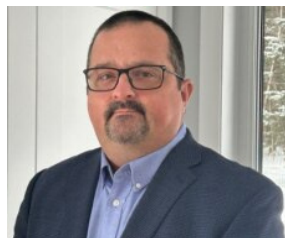
Q. Considérant les nombreux départs à la retraite à prévoir dans les prochaines années, la diminution des diplomations dans les centres de formation et la baisse de l'intérêt pour le transport routier, croyez-vous que des assouplissements doivent être faits pour que les transporteurs puissent recruter les jeunes conducteurs qui se présentent à eux?

R. Nous sommes ouverts à ce que les transporteurs recrutent des jeunes conducteurs, **l'important est qu'ils puissent être intégrés, suivis et formés de façon raisonnable et sécuritaire.**

Nous invitons les transporteurs à contacter leur courtier d'assurance ou service de consultant en transport afin d'obtenir de l'information sur la prévention et comment mettre en place un plan d'intégration pour les jeunes conducteurs en fonction de leur type d'activité dans leur domaine d'affaires.



Brian Foyard
Spécialiste de la souscription
Echelon Assurance



Éric Morasse
Conseiller en prévention
EGR

R. Si les «assouplissement» dont il est mention ici visent une réduction des exigences pour assurer de jeunes conducteurs, ça m'apparaît difficile. Il est essentiel de faire la **démonstration que le transporteur est en mesure de faire une gestion efficace des risques** et les jeunes conducteurs en font partie. **Tout passe, selon moi, par l'intégration**, plus elle sera adaptée au profil de risque que représentent les jeunes conducteurs, plus les assureurs seront confortables à accepter les candidats plus jeunes.

Les assurances

Q. Si les camions étaient tous munis de caméras de bord, seriez-vous plus enclins à assurer les nouveaux conducteurs de moins de 25 ans ? Sinon qu'est-ce qui pourrait aider l'entreprise à favoriser l'assurabilité des plus jeunes?

R. Les caméras sont des outils très efficaces pour démontrer la responsabilité et permettre de réduire les coûts des collisions, donc éventuellement la prime. Cependant, elles ne préviennent pas les collisions.

Éric Morasse

R. Les coûts les plus importants pour un assureur dans le camionnage sont les réclamations aux États-Unis, mais l'Ontario suit de très près à cause de «l'accident benefits». **L'installation de caméras de bord n'est jamais une mauvaise idée, cela permet plus facilement de démontrer la responsabilité lors d'un sinistre.** Cependant, il faut garder à l'esprit qu'il sera difficile de défendre une cause lors d'une réclamation impliquant un jeune conducteur ayant été envoyé à l'autre bout des États-Unis alors que ce dernier n'avait que très peu d'expérience de conduite. Les juges ne seront pas cléments et les indemnités à verser pourraient aller bien au-delà des montants de garantie de la police d'assurance du transporteur, ce qui pourrait entraîner des conséquences financières désastreuses sur l'avenir de l'entreprise. **Avoir un plan d'intégration adéquat et commencer à faire conduire un jeune conducteur dans un rayon présentant moins de risque comme le Québec avant de l'envoyer sur des distances plus longues favoriserait l'assurabilité des plus jeunes,** la majorité des assureurs spécialisés en transport ont un département de prévention des sinistres qui peuvent aider les transporteurs à instaurer un plan d'intégration adéquat pour leurs jeunes chauffeurs.

Brian Fayard

Les assurances

Q. Est-ce qu'il y a vraiment une différence dans le nombre d'incidents impliquant les jeunes conducteurs comparativement à ceux impliquant des conducteurs plus expérimentés ? Avez-vous des données là-dessus?

R. Nous n'en avons pas, mais je ne suis pas prêt à dire qu'il y a plus de risques. Nos pertes majeures sont survenues essentiellement avec des chauffeurs expérimentés et même souvent âgés de plus de 60 ans. Nous avons fait partie du programme pilote du CFTC pour les jeunes chauffeurs et nous n'avons eu qu'un seul accident (renversement dans une courbe, le chauffeur n'a pas assez ralenti – téméraire) qui a coûté + ou - 300 000 \$. **Les jeunes sont plus au fait de la technologie donc, conduire un véhicule récent avec les nouvelles technologies est moins problématique pour eux comparativement aux chauffeurs plus âgés.**

Brian Fayard

R. Selon le document de la SAAQ, «Fiches sur la sécurité routière – édition 2022»,

il n'y a pas de statistiques spécifiques sur les jeunes conducteurs professionnels.

J'aime particulièrement le dernier paragraphe de ce document :

« **MISER SUR L'INFLUENCE DES PARENTS** » - Les parents sont le premier modèle de sécurité routière de leurs enfants. Un adulte qui prend au sérieux son rôle de modèle sur la route amène le jeune à développer des attitudes plus positives en matière de sécurité routière. De plus, lorsque les parents s'impliquent davantage dans l'éducation à la conduite de leurs enfants (accompagnement, rétroactions, limites), et ce, même après l'obtention du permis, ces derniers ont tendance à adopter des comportements plus sécuritaires à long terme. »

Si on remplaçait « parents » par « transporteur » et « enfants » par « jeunes conducteurs professionnels » ne trouvez-vous pas que ça commence à ressembler à un bon programme d'intégration.

Éric Morasse