

Rapport d'analyse
de la situation de travail.

Routière professionnelle Routier professionnel

Secteur
de formation

17

Transport

Actualisation de la
version publiée en 1994

Décroche
tes **rêves**

Québec 

*Rapport d'analyse
de la situation de travail*

Routière professionnelle Routier professionnel

Secteur
de formation

17

Transport

Actualisation de la version publiée en 1994

Formation professionnelle et technique
et formation continue

Direction générale des programmes
et du développement

© Gouvernement du Québec
Ministère de l'Éducation, 2004 – 03-01261

ISBN : 2-550-42355-0

Dépôt légal – Bibliothèque nationale du Québec, 2004

ÉQUIPE DE PRODUCTION

L'actualisation de l'analyse de la situation de travail a été effectuée sous la responsabilité des personnes suivantes :

Coordination

Lyne St-Pierre

Responsable de l'ingénierie de la formation
Secteur de formation Transport
Direction générale des programmes et du développement
Ministère de l'Éducation

Yvon Boutet

Responsable du secteur de formation Transport
Direction générale des programmes et du développement
Ministère de l'Éducation

Conception et rédaction

Julie Audet

Conseillère en élaboration de programmes d'études
Animatrice de l'atelier d'actualisation
Rédactrice du rapport d'AST actualisé
Éduc Action

Alain Côté

Enseignant
Centre de formation en transport routier de Saint-Jérôme
Commission scolaire de la Rivière-du-Nord

Conrad Garneau

Enseignant
Centre de formation en transport de Charlesbourg
Commission scolaire des Premières-Seigneuries

Sophie Lemieux

Secrétaire de l'atelier et rédactrice du compte rendu de la rencontre d'actualisation

Révision linguistique

Sous la responsabilité de la Direction des communications
du ministère de l'Éducation

Mise en page et édition

Céline Guimont

Direction générale des programmes et du développement
Ministère de l'Éducation

REMERCIEMENTS

La réalisation du présent ouvrage a été rendue possible grâce à la participation de plusieurs personnes. Le ministère de l'Éducation tient à souligner la qualité des renseignements fournis par les personnes consultées. Il tient à remercier, de façon particulière, les spécialistes de la profession qui ont si généreusement accepté de participer à la rencontre, contribuant ainsi à mettre à jour certains aspects de la fonction de travail en conduite de camions.

Les personnes suivantes ont participé à la rencontre d'actualisation du programme *Conduite de camions*, tenue à Drummondville, le 17 juin 2003, de 8 h 30 à 16 h 30.

Participante et participants

André Bégin
Transport Robert

Michel Dugas
Transport J.C.G. inc.

Michel Joyal
Transport Belmire

Richard Bergeron
Transport Asbestos Eastern

Neil Fortier
Transforce

Jacques Lacourse
C.A.T.

Marc Brouillette
Association du camionnage du Québec
Président et directeur général
Transport SAS inc.

Robert Fortier
Transport Jacques Auger inc.

Mario Lajeunesse
Drakkar

Denis Côté
Transport Guilbault inc.

Roger Gagnon
Papineau International

Gaétan Laperle
Transport Robert

Daniel Deslauriers
Transport Asbestos Eastern inc.

Isabelle Gignac
Transport Guilbault inc.

Phil Lesieur
Groupe Boutin

Robert Gougeon
Transport G3

Observateurs

Philippe Audet
Ministère de l'Éducation

Stéphan Laurence, enseignant
CS de la Rivière-du-Nord

Guy Poliquin
Camo-route inc.

Guy Brisson
SAAQ

André Mercier, enseignant
CS de la Rivière-du-Nord

Eddy Vallières, directeur-adjoint
CS des Premières-Seigneuries

Claude Gagné
Emploi-Québec

Alain Paradis
Ministère des Transports

Yves Veillette
Ministère des Transports

René Julien, enseignant
CS des Premières-Seigneuries

Denis Pigeon, enseignant
CS des Premières-Seigneuries

Autres collaborations du marché du travail

Diane Bonin
Transport Pelletier

Éric Racine
Transport Éric Racine

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION.....	1
1 DESCRIPTION GÉNÉRALE DU MÉTIER	3
1.1 DÉFINITION DU MÉTIER.....	3
1.2 CONDITIONS DE TRAVAIL.....	5
1.3 CONDITIONS D'ENTRÉE SUR LE MARCHÉ DU TRAVAIL	7
1.4 POSSIBILITÉS D'AVANCEMENT ET DE MUTATION	8
1.5 PERSPECTIVES D'EMPLOI ET RÉMUNÉRATION	8
1.6 CRITÈRES DE SÉLECTION DES CANDIDATES ET DES CANDIDATS.....	9
1.6.1 Aptitudes et compétence	9
1.6.2 Goûts et dispositions particulières.....	10
1.7 PRÉSENCE DES FEMMES DANS LE MÉTIER	10
1.8 CHANGEMENTS OBSERVÉS ET PROSPECTIVES.....	10
1.8.1 Changements observés depuis 1992.....	10
1.8.2 Prospectives.....	11
1.8.3 Incidence sur le travail	11
2 DESCRIPTION DU TRAVAIL.....	13
2.1 TÂCHES ET OPÉRATIONS.....	13
2.2 PROCESSUS DE TRAVAIL.....	18
2.3 CONDITIONS D'EXERCICE ET CRITÈRES DE PERFORMANCE	18
3 CONNAISSANCES, HABILITÉS ET ATTITUDES REQUISES	25
3.1 CONNAISSANCES.....	25
3.2 HABILITÉS	25
3.3 ATTITUDES.....	26
4 SUGGESTIONS RELATIVES À LA FORMATION	27

INTRODUCTION

La présente analyse de situation de travail (AST) présente les données actualisées du métier de routière professionnelle ou routier professionnel. Ces données ont été recueillies au cours d'un atelier qui a permis de dresser l'état de la situation du métier.

Au cours de l'atelier, plusieurs sujets ont été abordés, soit : l'adéquation des données de l'AST réalisée en 1992¹ avec la réalité actuelle; l'évolution de la profession et l'incidence sur le travail de la routière ou du routier; les changements observés et les prospectives; les conditions de réalisation et les critères de performance actuels; le taux de satisfaction et les lacunes observées à l'égard des diplômées et des diplômés ainsi que du programme; et les changements potentiels au programme.

Les modifications apportées dans le présent document proviennent du compte rendu de la rencontre d'actualisation. Elles reflètent le consensus établi par la participante et les participants sur les différents aspects décrivant le travail des routières et des routiers professionnels. Un effort particulier a été fait pour que, d'une part, toutes les données fournies durant les ateliers soient rapportées le plus fidèlement possible et que, d'autre part, ces données fassent état des conditions réelles d'exercice de la fonction de travail.

Le document se divise en quatre parties, soit : la description générale du métier; la description du travail; les connaissances, les habiletés et les attitudes requises; et les suggestions relatives à la formation.

1 Le rapport de cet atelier se trouve dans le document intitulé *Rapport d'analyse de situation de travail – Conduite de camions*, édité en 1994.

1 Description générale du métier

1.1 Définition du métier

La plupart des routières et des routiers travaillent dans des entreprises de transport de marchandises et de matériaux, dans des commerces de gros et de détail ou à leur propre compte. Ces personnes peuvent aussi exercer leur métier dans une série d'autres sous-secteurs d'activité économique.

La principale fonction des routières et des routiers est de conduire un camion, de façon sécuritaire, professionnelle et économique, en vue du transport de marchandises et de matériaux sur les autoroutes ou sur les routes secondaires des différents réseaux routiers et en milieu urbain. Parmi les tâches du métier, il faut mentionner la préparation du voyage, le chargement, la conduite du véhicule, le déchargement et la clôture du voyage. L'ensemble des activités de travail doivent être effectuées dans le respect de la réglementation en vigueur et des directives du transporteur. Chacune de ces tâches comporte plusieurs opérations.

La routière ou le routier planifie l'itinéraire du voyage à partir des consignes de la répartitrice ou du répartiteur de son entreprise. Cette personne effectue ensuite la vérification du véhicule avant le départ en respectant chacun des points de vérification réglementaires. Elle fait également d'autres vérifications pour s'assurer du bon fonctionnement du véhicule et procède, s'il y a lieu, à l'attelage de la ou des semi-remorques².

Le véhicule est ensuite chargé et la routière ou le routier fait la vérification des marchandises. La personne doit s'assurer de l'intégrité du chargement, de sa quantité et de sa qualité avant le départ. Elle doit signaler immédiatement toute anomalie aux personnes désignées. Elle voit également à ce que ces marchandises soient arrimées et réparties adéquatement, qu'elles soient protégées et disposées de façon à respecter l'ordre de déchargement ou de livraison ainsi que la réglementation. Finalement, elle doit veiller à ce que le chargement respecte le poids réglementaire. Selon les personnes présentes à l'atelier, il arrive encore aujourd'hui que les routières et les routiers fassent de la manutention de chargement. Dans le cas où l'expéditeur a chargé le camion avant que la routière ou le routier soit arrivé, cette personne doit veiller à remplir adéquatement les documents d'expédition.

Généralement, les travailleuses et les travailleurs conduisent leur véhicule en solitaire ou en équipe de deux. Ils doivent respecter le code de la route et la réglementation en vigueur dans les territoires où ils circulent. En cas de panne, ils doivent fournir au responsable de l'entretien de leur entreprise l'information permettant d'établir un diagnostic. On leur indiquera alors les dispositions à prendre. Dans certains cas, on leur demandera d'effectuer du dépannage d'urgence pour se tirer d'embarras. Tout incident ou accident doit être signalé immédiatement au cours du trajet. Ils doivent tenir à jour les données du voyage tout au long du parcours comme les heures de travail pour le chargement, la conduite, les repas et le repos ainsi que le kilométrage et la consommation de carburant. Ils doivent faire évaluer, au poste de pesée, le poids du véhicule et la charge que supporte chaque essieu.

2 Selon le dictionnaire Petit Robert, le terme semi-remorque au féminin désigne une remorque de camion dont la partie antérieure, sans roues, s'adapte au dispositif de traction. Le terme semi-remorque au masculin désigne l'ensemble formé par cette remorque et le tracteur.

La routière ou le routier doit veiller à ce que le déchargement de la marchandise s'effectue au lieu et au temps prévus. Tout comme pour le chargement, la personne peut aider au déchargement lorsqu'il n'y a pas de préposé désigné à cet effet. Elle fait alors signer les documents de livraison et perçoit, s'il y a lieu, le paiement des marchandises livrées. Elle communique avec la répartitrice ou le répartiteur pour recevoir les directives concernant un nouveau chargement.

Au retour, la routière ou le routier vérifie son véhicule et remet les documents remplis durant le voyage, c'est-à-dire le bon de livraison, la fiche journalière et le rapport de l'état du véhicule. Enfin, elle ou il remise le véhicule selon les exigences du transporteur en prenant les dispositions nécessaires à la sauvegarde des biens.

Le temps consacré à la conduite de véhicules par rapport au temps consacré à la manutention des marchandises dépend de la taille et de la spécialisation de l'entreprise, mais aussi de l'ancienneté du personnel. En effet, on confiera à une routière ou à un routier d'expérience le transport de marchandises en vrac qui ne demande que peu de manutention, comparativement à la livraison de marchandises en lots brisés qui sont manutentionnées à tous les points de livraison³.

Diverses appellations se retrouvent sous celle de Conducteur, conductrice de camions (7411) dans le Code national des professions (CNP) :

- conductrice, conducteur de camion semi-remorque;
- conductrice, conducteur de train routier;
- conductrice, conducteur de camion de vrac;
- conductrice, conducteur sur long parcours.

Certaines spécialités s'apparentent au métier analysé. Il s'agit de :

- conductrice, conducteur de camion-citerne;
- conductrice, conducteur de camion à benne basculante;
- conductrice, conducteur de dépanneuse;
- conductrice, conducteur de camion-citerne de lait;
- conductrice, conducteur de camion forestier;
- conductrice, conducteur de véhicule de collecte sélective;
- conductrice, conducteur de camion à ordures;
- conductrice, conducteur de matériel de déneigement;
- camionneuse-déménageuse, camionneur-déménageur;
- conductrice, conducteur de bétonnière (contexte québécois);
- conductrice, conducteur de fardier (contexte québécois);
- conductrice, conducteur de porte-conteneur (contexte québécois);
- conductrice, conducteur pour le transport spécialisé de matières dangereuses.

3 Une petite entreprise ayant participé à la validation du rapport mentionne que, dans son cas, la livraison en lots brisés est confiée plutôt aux personnes expérimentées.

La participante et les participants à l'atelier ont énuméré les titres le plus couramment utilisés pour désigner les personnes qui exercent le métier à l'étude. Il s'agit de :

- routière professionnelle, routier professionnel;
- opératrice, opérateur de camions spécialisés (nommés précédemment);
- chauffeuse-représentante, chauffeur-représentant;
- chauffeuse, chauffeur de ville;
- camionneuse, camionneur.

Le titre le plus souvent employé par la participante et les participants est celui de routière professionnelle ou routier professionnel. Il convient de mentionner que la présente étude se limite aux classes de permis 1 et 3 selon la réglementation en vigueur. Elle se rapporte au travail de la routière ou du routier effectuant du transport sur de courts ou de longs trajets, avec un camion semi-remorque, un camion porteur ou un train routier, excluant les types de transport spécialisé énumérés précédemment. L'expression routière ou routier est retenue pour le présent rapport dans les limites précisées.

1.2 Conditions de travail

Les personnes qui conduisent des camions servant au transport des marchandises exécutent le plus souvent leurs tâches dans un milieu bruyant et sont constamment soumises aux secousses et aux vibrations. Toutefois, les nouveaux modèles de camions sont conçus de façon à corriger cette situation. Pour accomplir certaines tâches particulières, ces personnes doivent supporter les grandes variations de température et les diverses conditions météorologiques. L'exercice du métier exige d'avoir une excellente santé, d'être en bonne condition physique et d'avoir une grande capacité de concentration au volant.

Les routières et les routiers travaillent surtout dans l'habitacle du camion, ce qui leur assure un certain confort. Par contre, les tâches liées à la préparation du voyage, au dépannage d'urgence, au chargement et au déchargement du véhicule peuvent être accomplies dans les conditions les plus diverses : froid, pluie, neige, verglas et émanation de gaz.

Les marchandises plus ou moins lourdes sont généralement déchargées à la main et l'on utilise un treuil ou autre appareil pour celles qui sont plus lourdes. Ce travail peut être effectué par la routière ou le routier ou par une personne préposée à la manutention, le cas échéant. Les personnes qui conduisent un camion de livraison peuvent transporter des objets sans assistance. L'aide d'une autre personne ou l'emploi d'un appareil approprié pour la manutention de poids plus lourds ne sont pas toujours prévus.

Aussi, la manutention de marchandises présente des risques pour la santé et la sécurité lors du déplacement d'objets trop lourds sans l'utilisation d'équipement de manutention approprié. D'autres risques sont aussi inhérents au métier. Les longues périodes de travail en position assise peuvent entraîner des problèmes musculaires ou articulaires, au tronc et aux membres. Certaines marchandises peuvent receler des poisons comme l'anthrax ou des micro-organismes responsables de maladies comme la brucellose et l'érysipèle. L'habitude de laisser une fenêtre entrouverte pour combattre le sommeil risque d'entraîner chez la routière ou le routier une diminution de l'acuité auditive du côté de l'oreille gauche selon les données fournies par certaines études, a souligné un

participant. Des problèmes de digestion peuvent être causés par de mauvais choix alimentaires. Finalement, plusieurs transporteurs généraux véhiculent des produits dangereux comme des détergents, de la peinture, etc. Ces marchandises présentent un risque lors de la manutention et du transport pour la personne ainsi que pour l'environnement. Le transporteur est alors tenu de se conformer à la réglementation, laquelle exige notamment une certification de la part de la routière ou du routier.

Les principaux accidents signalés sont causés par des chutes et des glissades. Les routières et les routiers doivent se hisser dans l'habitacle du véhicule ou sur le chargement pour faire les vérifications périodiques, poser ou enlever la bâche, accéder aux couvercles des citernes, etc. Ces personnes doivent aussi s'accroupir pour exécuter d'autres opérations de vérification, de dépannage ou de manutention des marchandises. Ces mouvements sont souvent effectués en position instable, sur des surfaces irrégulières ou glissantes. À ces dangers s'ajoute l'empressement des routières et des routiers à sortir de leur véhicule. Ce manque de prudence occasionne des blessures aux articulations.

Les causes du stress sont nombreuses chez les personnes qui conduisent un véhicule de transport de marchandises. Par exemple, la conduite d'un véhicule de fort gabarit dans diverses conditions de circulation routière; le respect des délais de livraison; le souci de la rentabilité; la responsabilité du véhicule et de son chargement ainsi que les horaires variables ou irréguliers sont d'importants facteurs de stress. Les routières et les routiers indépendants, propriétaires de leur entreprise, doivent de plus prendre d'importants risques financiers en raison de la concurrence. Les profits sont généralement minimes malgré les nombreuses heures de travail. Cette situation peut entraîner du surmenage.

Pour les routières et les routiers qui effectuent du transport international, les exigences réglementaires et les attentes douanières constituent la plus grande source de stress, surtout si le manque de maîtrise de la langue s'ajoute à cette situation. La méconnaissance du pays, de son réseau routier et de ses habitudes apportent aussi une certaine dose d'inquiétude. Le manque d'aires de repos et le taux élevé d'émissions de gaz carbonique dans certaines d'entre elles ainsi que la pollution dans les grandes villes créent d'autres désagréments. Finalement, l'éloignement s'ajoute à ces inconvénients entraînant un désintéressement de la part des routières et des routiers pour ce type de transport.

La semaine de travail des routières et des routiers est de 40 à 70 heures, étalées sur 5 ou 8 jours, selon le cas. Ces personnes peuvent effectuer jusqu'à 13 heures de conduite ou 15 heures de travail par jour. Ces heures doivent être précédées d'un minimum de 8 heures consécutives de repos⁴. Le travail est accompli autant la nuit que le jour et durant les fins de semaine. En général, l'exercice du métier exige beaucoup de disponibilité et d'autonomie, surtout lorsque le travail est effectué individuellement. Ces conditions permettent difficilement une bonne récupération des capacités physiques et mentales. Ce travail exige une bonne capacité à gérer son temps et à vivre la solitude. Par contre, le travail en équipe permet des périodes de repos à tour de rôle, pendant que le véhicule roule.

4 Les données sont sujettes à changement selon le territoire et les nouvelles réglementations.

1.3 Conditions d'entrée sur le marché du travail

La réglementation délimite clairement les classes de véhicules et les exigences de qualification. Ainsi, pour conduire un ensemble de véhicules routiers composé d'un tracteur équipé d'une sellette d'attelage, tirant une ou plusieurs remorques ou semi-remorques, il faut posséder un permis de conduire de classe 1. Par ailleurs, la conduite d'un camion porteur n'exige qu'un permis de conduire de classe 3. Certaines qualités physiques (état général de santé, vision) sont exigées pour l'obtention de ce permis. Au moment de l'engagement, la candidate ou le candidat doit généralement subir un test de conduite sur route pour démontrer son habileté à accomplir le travail demandé.

De plus, dans bien des cas, on exige que la personne ait atteint l'âge de 21 ans, particulièrement pour les routières et les routiers qui voyagent aux États-Unis, en raison de la réglementation de ce pays. Il faut également que son dossier de conduite à la Société de l'assurance automobile du Québec soit satisfaisant. Il est certain qu'un dossier criminel ou la consommation d'alcool ou de drogues peuvent grandement diminuer les possibilités d'engagement de la personne, d'autant plus si la personne est appelée à conduire aux États-Unis où la loi est très sévère en ce sens.

Même si aucune corporation professionnelle ne régit l'exercice du métier, on retrouve deux principales associations professionnelles, sans parler des associations syndicales :

- l'Association du camionnage du Québec inc.;
- l'Association des camionneurs artisans inc.

Le comité sectoriel Camo-route a comme mandat de collaborer avec les partenaires socio-économiques à la conception et à l'application, pour cette industrie, d'une stratégie de mise en valeur des ressources humaines. Quant à l'Association sectorielle du transport et de l'entreposage (ASTE), elle informe les personnes intéressées sur la santé, la sécurité et la réglementation en vigueur dans le domaine.

Il faut ajouter que dans la plupart des grandes entreprises, une convention de travail détermine les priorités d'affectation des routières et des routiers et, dans certains cas, assure leur sécurité d'emploi. Bien entendu, l'ancienneté joue un rôle dans l'établissement de ces priorités d'affectation. Cependant, comme les opérations priment, de jeunes recrues peuvent passer avant les anciens pour des questions de disponibilité, lors d'affectations.

Actuellement, plusieurs candidates et candidats possèdent un permis de conduire de classe 1 et ont suivi un cours offert par une école privée ou publique. Désormais, les employeuses et les employeurs exigent que leur personnel ait reçu une formation appropriée.

Un programme de formation initiale menant à l'obtention d'un diplôme d'études professionnelles (DEP), d'une durée de 615 heures, est actuellement donné dans les établissements d'enseignement reconnus par le ministère de l'Éducation sous le titre *Conduite de camions* (5143).

1.4 Possibilités d'avancement et de mutation

Selon leurs goûts, leur expérience, leurs aptitudes et la taille de l'entreprise, les routières et les routiers peuvent accéder aux postes suivants :

- responsable de la formation en conduite de camions et en prévention des accidents;
- responsable de la vente de camions et de matériel connexe;
- représentante ou représentant d'une entreprise de camionnage;
- propriétaire d'une entreprise de camionnage.

En raison des changements apportés à la loi et de l'avènement de la formation en logistique du transport, certaines fonctions ne font plus partie des possibilités de développement de carrière, comme le poste de *responsable du parc de véhicules* et de *responsable de la répartition*.

1.5 Perspectives d'emploi et rémunération

Selon un sondage effectué en 2003 pour le compte du Camo-route, le secteur se retrouve actuellement devant une pénurie de main-d'œuvre qualifiée pour l'ensemble des dessertes locales, régionales, provinciales, nationales et internationales. Par ailleurs, le représentant du ministère des Transports rappelle que des statistiques du printemps 2003 d'Emploi-Québec montrent un taux de chômage élevé de détentrices et détenteurs de permis de classe 1. Selon le représentant de l'Association du camionnage du Québec, ces résultats sont faussés par le fait que les personnes inscrites n'ont pas nécessairement les compétences requises, avis que partage également le représentant du ministère des Transports. De plus, selon les données recueillies par l'Association, il y aurait un besoin de main-d'œuvre qualifiée, particulièrement pour le transport sur de moyennes et de longues distances pour le compte d'autrui. Le transport aux États-Unis, tout particulièrement, auquel s'est ajouté récemment celui vers le Mexique, prend de l'ampleur.

À la demande du groupe, certains renseignements ont été vérifiés auprès du Camo-route. En fait, en 1997, une entreprise sur quatre devait faire du recrutement alors qu'en 2003, cette proportion est passée à une entreprise sur deux. La proportion des besoins de main-d'œuvre pour les divers types de dessertes est passablement équilibrée. Le comité sectoriel n'a pas de données pour expliquer le taux élevé de chômage, mais des démarches sont actuellement en cours à cet effet. En mars 2003, un grand nombre de chômeurs étaient inscrits pour le Québec. Il semble que le travail saisonnier pourrait expliquer en partie cette situation, en plus des raisons exposées par le représentant de l'Association.

La situation s'explique par le fait que plusieurs routières et routiers d'expérience ne veulent plus faire de longues distances; que le roulement de personnel est important; que l'évolution rapide du métier exige des connaissances accrues sur la législation et la réglementation, les nouvelles technologies et la concurrence. De plus, le salaire peu élevé ne compense plus pour les contraintes de conciliation travail-famille et les responsabilités accrues. Les autres corps de métier semblent plus attrayants pour les candidates et les candidats.

Le président de l'Association du camionnage du Québec mentionne que les petites entreprises sont très nombreuses, mais qu'elles agissent souvent comme sous-traitants de grandes entreprises. Ainsi, selon les données de l'Association du camionnage du Québec, 80 p. 100 de la main-d'œuvre serait embauchée par les grandes entreprises.

Selon une information recueillie auprès de Camo-route, après la tenue de la rencontre, le salaire hebdomadaire moyen d'une routière ou d'un routier est de 732 \$ pour un revenu annuel moyen de 38 000 \$. Selon un récent sondage de la firme SOM, pour le compte de Camo-Route, le quart (24 p. 100) des routières et des routiers ont déclaré un revenu annuel supérieur à 45 000 \$. L'ancienneté et les clauses de disparité de traitement⁵ des conventions collectives influencent les conditions salariales, donnant lieu parfois à trois systèmes de salaires distincts pour une même entreprise. Des conditions de travail particulières, comme la possibilité d'aménager son horaire, les comptes de dépenses avec *per diem*, etc., sont utilisées de plus en plus fréquemment pour fidéliser l'employée ou l'employé.

1.6 Critères de sélection des candidates et des candidats

1.6.1 Aptitudes et compétence

En plus de démontrer leurs capacités pour la conduite, les entreprises exigent généralement des candidates et des candidats qu'ils soient en bonne condition physique. En tout temps, la personne doit respecter la réglementation relative au domaine, y compris en ce qui concerne la consommation de drogues et d'alcool. Les compagnies d'assurance renforcent leurs exigences à cet égard. La connaissance de base de l'anglais est obligatoire pour le transport international et celle de l'espagnol s'avère un atout de plus en plus prisé.

Les entreprises recherchent des candidates et des candidats qui peuvent :

- projeter une belle image de l'entreprise;
- planifier un itinéraire;
- conduire différents types de camions;
- effectuer la vérification de leur véhicule selon la réglementation et les directives;
- surveiller et protéger la marchandise;
- tenir les différents registres à jour;
- calculer la charge autorisée;
- dresser des factures et des reçus;
- percevoir des paiements;
- manipuler ou aider à la manipulation des marchandises.

5 Les clauses de disparité de traitement stipulant des conditions à la baisse pour les jeunes recrues seraient marginales, selon le Camo-route.

1.6.2 Goûts et dispositions particulières

Les routières et les routiers qui conduisent des véhicules servant au transport des marchandises doivent :

- aimer leur métier;
- aimer le travail manuel;
- accepter de vivre loin de leur foyer durant certaines périodes qui varient selon le milieu et l'horaire;
- aimer le travail solitaire ou aimer faire équipe avec une autre personne;
- aimer les activités se traduisant par des résultats concrets;
- aimer prendre des responsabilités;
- aimer suivre les mêmes itinéraires;
- accepter de se recycler.

Les personnes doivent être très débrouillardes, elles doivent faire face aux imprévus et aux urgences et être en mesure de trouver rapidement des solutions aux problèmes. Elles doivent accepter de travailler durant de longues périodes, de jour comme de nuit et à n'importe quel moment de l'année. Enfin, elles doivent être fières du camion qui leur est confié et en prendre soin.

1.7 Présence des femmes dans le métier

La conduite de camions est un métier traditionnellement exercé par des hommes car il exigeait autrefois une grande force physique. De nos jours, les nouvelles méthodes et techniques font en sorte que le métier peut aussi être exercé par des femmes. Les routières sont surtout affectées au transport du courrier, au transport de marchandises sur de longues distances et au transport de marchandises exigeant peu de manutention.

Depuis 1992, le nombre de femmes ne semble pas avoir augmenté, selon l'estimation des personnes présentes à l'atelier. La proportion se situerait encore aux environs de 3 p. 100 de la main-d'œuvre. En général, en raison de leur petit nombre, les femmes ont le sentiment qu'elles doivent posséder une plus grande compétence que les hommes et elles perçoivent souvent certaines réticences de la part de leurs compagnons de travail. De l'avis des personnes présentes à l'atelier, il faudrait faire la promotion du métier auprès des femmes.

1.8 Changements observés et prospectives

1.8.1 Changements observés depuis 1992

Les personnes présentes à l'atelier mentionnent que les changements observés en 1992 sont maintenant bien ancrés : l'emploi de nouvelles méthodes de traitement de l'information appliquées à la gestion du transport; les nouveautés technologiques comme la transmission électronique; la synchronisation des vitesses; le couple à bas régime du moteur; la présence de l'ordinateur de bord et des nouvelles technologies de l'information et de la communication.

Du côté de la réglementation, les exigences de sécurité ont été renforcées autant en ce qui a trait au véhicule, au conducteur et au chargement qu'en ce qui concerne les entreprises. On observe également un accroissement des contrôles de conformité du chargement.

Grâce aux traités d'ouverture des frontières, comme l'ALENA, le besoin en matière de transport international augmente et s'étend maintenant jusqu'au Mexique. Il y a cinq ans, seulement 50 p. 100 des membres de l'Association des camionneurs du Québec faisaient du transport international, comparativement à 80 p. 100, aujourd'hui.

En ce qui a trait au développement des ressources humaines, on observe un changement dans le type de candidates et de candidats à la formation initiale. Un certain nombre de candidates et de candidats en sont à leur deuxième et même à leur troisième carrière. De plus, les changements technologiques et organisationnels entraînent une augmentation de la formation continue en entreprise, laquelle ira en s'accroissant dans les années à venir, selon la participante et les participants.

Finalement, les personnes présentes à l'atelier font remarquer que les camions semi-remorques et les trains routiers ont connu un essor important au cours des dernières années, que le recrutement de personnel qualifié est devenu difficile et que la structure de l'emploi se modifie peu à peu par une demande accrue pour du travail à temps partiel. Des agences de routiers se développent.

1.8.2 Perspectives

Au cours des cinq prochaines années, on entrevoit une concentration de l'industrie par le regroupement d'entreprises, ce qui pourrait avoir comme incidence une uniformisation accrue du domaine. On suppose qu'il y aura une amélioration des conditions de travail pour lutter contre la pénurie de main-d'œuvre, plus particulièrement en ce qui a trait à la conciliation travail-famille. Cette amélioration des conditions de travail combinée à l'embauche de diplômées et de diplômés ainsi qu'à l'établissement de normes professionnelles reconnues socialement auraient pour effet de redorer l'image du métier.

Du côté des technologies, on parle de systèmes de péage informatisés qui permettent de savoir dans quelle voie circuler. Un participant souligne que l'on voit apparaître aux États-Unis des véhicules routiers munis d'une puce électronique sur le devant de la remorque. Ceci permet d'identifier le camion et son chargement sans recourir aux papiers d'identification. Cette technologie facilitera notamment le passage aux douanes. L'utilisation des technologies continuera de s'étendre.

Finalement, la réglementation continuera son évolution, tendant vers une uniformisation nord-américaine et des exigences accrues. Par exemple, des normes nord-américaines concernant l'arrimage de la marchandise seront bientôt en vigueur.

1.8.3 Incidence sur le travail

Dans l'ensemble, les discussions ont permis d'observer trois grands changements depuis 1992 quant à la réglementation, à la technologie et aux façons de faire. Voici l'incidence de ces changements sur le travail de la routière ou du routier.

Réglementation

L'application de la nouvelle réglementation obligera les entreprises à diminuer le nombre d'heures de conduite par routière ou routier.

De plus, les routières et les routiers devront avoir une meilleure connaissance de l'ensemble de la réglementation selon son type de desserte, soit local, régional, national ou international. Il faut comprendre que les infractions commises par la routière ou le routier ont des conséquences graves sur l'entreprise comme sur la personne. S'il y a trop d'événements critiques à son dossier, la personne peut même perdre son permis.

Technologies

La routière ou le routier doit être capable d'utiliser les nouveaux outils de communication et d'informatique. Dans bien des cas, le plan de route est effectué à l'ordinateur.

Chez certains, les nouvelles technologies de l'information et de la communication apportent un sentiment de sécurité, puisqu'ils peuvent communiquer à tout moment avec leur entreprise. Chez d'autres, par contre, l'avènement de ces technologies réduit la communication humaine qui s'établissait avec la répartitrice ou le répartiteur.

Enfin, grâce aux nouvelles technologies, l'information fournie est très précise et les opérations de transport sont plus transparentes. Ainsi, à l'aide du GPS, le client peut savoir exactement où le camion se trouve. Il obtient l'information en cours de route, en temps réel. Cette transparence est parfois exigeante pour le routier.

Nouvelles façons de faire

En raison des récentes normes ISO et de l'assurance qualité, il y a beaucoup de procédures nouvelles à respecter. En effet, les entreprises de transport font partie de cycles d'approvisionnement très exigeants, où le juste-à-temps est de rigueur et où la marge d'erreur est réduite à son plus bas niveau. En conséquence, le respect des délais ajoute de la pression sur le travail de la routière et du routier.

2 Description du travail

2.1 Tâches et opérations

Les pages qui suivent présentent les tâches exercées par les routières et les routiers. L'ordre de présentation des cinq tâches tend à respecter la séquence habituelle d'exécution des travaux liés au transport de marchandises.

Le terme tâche peut être défini comme une activité qui se subdivise en plusieurs opérations et sous-opérations et qui fait partie d'un processus de travail.

Les renseignements qui accompagnent les opérations de chaque tâche concernent les contraintes et les recommandations liées à la sécurité. Les entreprises de transport de marchandises doivent en tenir compte.

LISTE DES TÂCHES

- 1 Préparer et organiser le voyage
- 2 Veiller au chargement du véhicule
- 3 Conduire le véhicule
- 4 Superviser le déchargement du véhicule
- 5 Terminer le voyage

1 Préparer et organiser le voyage

1.1 Recevoir les directives de la répartitrice ou du répartiteur et les vérifier.

1.2 Préparer ou vérifier les documents nécessaires.

Il s'agit de documents papier ou électroniques comme les fiches journalières, les formulaires et les factures. Il faut noter que dans plusieurs entreprises, les feuilles de route sont informatisées et transmises par satellite.

1.3 Planifier l'itinéraire en fonction du trajet à parcourir et du délai de livraison.

Il faut accorder une attention particulière à la planification des trajets effectués dans les villes en fonction des particularités du chargement. L'utilisation d'un ordinateur portable et de logiciels spécialisés est fréquente.

1.4 Prendre possession du véhicule.

Repérer le camion dans le parc de véhicules à partir de son numéro d'unité, vérifier si tout le matériel nécessaire et tous les documents exigés s'y trouvent (certificat d'immatriculation, attestation d'assurance, livre de vérifications avant le départ, vignette d'inspection) et reconnaître ses caractéristiques.

1.5 S'assurer que le véhicule est sécuritaire avant le départ.

La routière ou le routier doit se servir du rapport de vérification réglementaire pour déceler toute anomalie possible. La personne doit suivre les directives du transporteur concernant les vérifications à faire au moment du démarrage du véhicule.

1.6 Démarrer le moteur et poursuivre la vérification du véhicule.

1.7 Atteler la semi-remorque.

1.8 Remplir les documents administratifs.

2 Veiller au chargement du véhicule

2.1 Positionner le véhicule.

Prendre connaissance des documents reçus (par exemple, bons de livraison).

2.2 Prendre possession du chargement et en vérifier le contenu.

Il faut tenir compte des règles de sécurité à respecter, de l'ordre de livraison des marchandises et du type de chargement. La manutention de la marchandise peut être effectuée par la routière ou le routier ou par une autre personne désignée à cet effet. Le travail s'effectue à l'aide d'un treuil, d'un chariot élévateur ou d'autre matériel de manutention en employant une méthode appropriée. La marchandise doit ensuite être comptée et vérifiée. Si le chargement a été effectué avant son arrivée, la routière ou le routier a le devoir d'indiquer SLC (*Shipper load and count*) sur les documents d'expédition afin de dégager le transporteur de toute responsabilité à cet égard, après avoir procédé à la vérification.

2.3 Arrimer les marchandises ou vérifier l'arrimage effectué par une tierce personne.

Les routières et les routiers doivent arrimer les marchandises en observant les règles de sécurité et la réglementation en vigueur, en se servant parfois d'outillage ou d'équipement particuliers et en répartissant le poids des marchandises selon la capacité des essieux. Il faut appliquer les diverses normes relatives à l'arrimage en attendant que la norme nord-américaine soit en vigueur.

2.4 Vérifier si le poids du chargement est réglementaire.

2.5 Communiquer avec la personne désignée en cas d'incertitude ou d'anomalies.

3 Conduire le véhicule

3.1 Conduire, faire fonctionner et manœuvrer le véhicule.

Passer ou rétrograder les vitesses, les synchroniser, freiner, etc.

3.2 Communiquer avec les personnes désignées au cours du trajet.

Effectuer les communications routières et informer le transporteur en cas d'incident ou d'accident. La routière ou le routier se sert de différents types d'appareils de télécommunication comme le téléphone cellulaire, la radio mobile, etc.

3.3 Effectuer des vérifications périodiques durant le trajet.

La fréquence des vérifications varie d'une entreprise à l'autre et selon la réglementation en vigueur. Elles sont généralement effectuées toutes les deux heures de route. Les exigences et les directives du transporteur doivent être respectées.

3.4 Dépanner le véhicule.

En cas de panne, la routière ou le routier doit entrer en communication avec la personne désignée par le transporteur, transmettre les codes relevés ou les indices observés permettant d'établir un diagnostic et suivre les directives reçues. Dans certains cas, on pourra lui demander d'effectuer un dépannage d'urgence. Le groupe s'entend pour dire que le remplacement des roues et l'ajustement des freins ne sont plus du ressort du conducteur. En fait, la pratique courante veut que la routière ou le routier apporte une trousse de dépannage afin d'effectuer des réparations mineures comme le changement d'une ampoule, l'attache temporaire d'un tuyau, etc. Dans tous les cas, il faut respecter les directives de l'entreprise, avertir aussitôt qu'il y a un bris et s'assurer de remplir tous les documents requis.

3.5 Remplir les fiches journalières.

Les fiches journalières fournissent des renseignements sur les heures de conduite, de travail et de repos.

4 Superviser le déchargement du véhicule

4.1 Se présenter à la réception des marchandises.

4.2 Positionner le véhicule.

4.3 Préparer, effectuer ou surveiller le déchargement.

Il faut vérifier la marchandise avec autant de soin qu'au chargement. Dans certaines entreprises, le déchargement est assuré par des préposés, mais il arrive aussi que la routière ou le routier ait à effectuer le déchargement. Dans tous les cas, elle ou il doit respecter la réglementation en vigueur au sujet du déchargement.

4.4 Vérifier, remplir et remettre les documents à la personne responsable de la réception de la marchandise.

Il peut s'agir de factures, de reçus, etc.

4.5 Recevoir le paiement des marchandises, s'il y a lieu.

4.6 Communiquer avec la répartitrice ou le répartiteur.

Cette opération permet de recevoir de nouvelles directives et de nouvelles commandes. Il est important d'aviser la personne désignée dans son entreprise de toute anomalie, de tout problème ou en cas d'incertitude, puisque les erreurs qui surviennent sont lourdes de conséquences au plan économique pour le transporteur.

5 Terminer le voyage

5.1 Vérifier le véhicule.

À la fin du voyage, la routière ou le routier doit faire le plein de carburant et s'assurer de la bonne condition de son véhicule.

5.2 Dételer la semi-remorque, s'il y a lieu.

5.3 Remiser le véhicule selon les directives et les exigences du transporteur.

5.4 Remettre à la répartitrice ou au répartiteur l'ensemble des documents requis.

Il s'agit des rapports, des fiches journalières, des paiements reçus, etc. La routière ou le routier doit apporter des précisions sur les défauts consignés dans le registre de vérification, sur les incidents et les accidents survenus durant le voyage, etc.

2.2 Processus de travail

Le processus de travail utilisé pour l'ensemble des tâches est le suivant :

- obtenir les renseignements nécessaires;
- planifier le travail;
- faire des vérifications;
- exécuter des manœuvres;
- remplir des documents.

2.3 Conditions d'exercice et critères de performance

Les tableaux des pages suivantes font état des conditions générales d'exécution et des critères de performance pour chacune des tâches qu'effectuent les routières et les routiers.

La colonne de gauche de chacun des tableaux présente l'énumération des conditions dans lesquelles une tâche est exercée. Dans la colonne de droite figurent les critères permettant d'évaluer si la tâche est exécutée de façon satisfaisante.

Les tableaux ont été remplis par la participante et les participants, de façon collective. Ils ne figuraient pas dans la version de 1994. Les personnes présentes à l'atelier ont précisé, d'entrée de jeu, qu'il est essentiel de respecter l'ensemble de la réglementation, les normes de sécurité, les directives de l'entreprise et les règles publiques. Le respect des délais est également primordial. Les employeuses et les employeurs apprécient l'esprit d'initiative, mais la personne doit toujours demeurer dans les limites de ses responsabilités et de ses compétences.

TÂCHE 1 : Préparer et organiser le voyage

CONDITIONS D'EXÉCUTION	CRITÈRES DE PERFORMANCE
<p>Seul : ✓</p> <p>En équipe : non</p> <p>Sous supervision : non</p> <p>Avec d'autres intervenantes et intervenants : les répartitrices et les répartiteurs et des collègues de travail, s'il y a lieu</p>	<p>Relatifs au résultat attendu</p> <ul style="list-style-type: none"> • Planification respectant les délais de livraison et prévenant les problèmes • Ouverture de la personne face à la tâche à effectuer • Vérifications minutieuses <p>Relatifs au travail</p> <p>A) Qualités du processus</p> <ul style="list-style-type: none"> • Planification efficace et complète (documents, camion, remorque) • Information interreliée et cohérente • Travail méthodique et méticuleux • Rédaction conforme des manifestes (documents de voyage) • Respect des procédures et des réglementations aux douanes (s'il y a lieu) <p>B) Connaissances requises</p> <ul style="list-style-type: none"> • Lecture de cartes routières • Informatique • Lois et règlements • Langues d'usage pour la lecture de cartes et autre documentation • Conversion de mesures américaines <p>C) Sens de la perception sollicités</p> <ul style="list-style-type: none"> • Vue, odorat et ouïe, pour la vérification sécuritaire du véhicule <p>D) Qualités et attitudes fondamentales</p> <ul style="list-style-type: none"> • Esprit positif • Patience pour l'application des procédures • Débrouillardise • Disponibilité
<p>Facteurs de stress</p> <ul style="list-style-type: none"> • Délais de livraison à respecter • Anticipation des conditions climatiques • Endroits inconnus • Recherche de l'adresse de livraison • Quantité de livraisons <p>Dangers liés à la santé et à la sécurité</p> <ul style="list-style-type: none"> • Aucun n'est déterminé <p>Documentation technique</p> <ul style="list-style-type: none"> • Feuille de route, attestation d'assurance, documents de connaissance, papiers de douanes, fiche journalière, cartes routières, passeport, permis, etc. <p>Matériel, outillage et équipement</p> <ul style="list-style-type: none"> • Véhicule au moment des vérifications • Équipement informatique 	

TÂCHE 2 : Veiller au chargement du véhicule

CONDITIONS D'EXÉCUTION	CRITÈRES DE PERFORMANCE
<p>Seul : ✓</p> <p>En équipe : non</p> <p>Sous supervision : non</p> <p>Avec d'autres intervenantes et intervenants : les préposées et préposés au chargement s'il y a lieu, les personnes affectées à la répartition et à l'expédition</p>	<p>Relatifs au résultat attendu</p> <ul style="list-style-type: none"> • Chargement conforme et réglementaire • Arrimage respectant la réglementation relative à la charge et à sa répartition : arrimage, poids, dimension, etc. <p>Relatifs au travail</p> <p>A) Qualités du processus</p> <ul style="list-style-type: none"> • Intégrité du chargement • Intégrité du dénombrement de la marchandise (identification des responsables du chargement –SLC- s'il y a lieu, pour dégager le transporteur de la responsabilité du chargement) • Respect de la méthode de chargement et des usages • Précision des calculs de capacité et de dénombrement de la marchandise • Prise en compte des capacités du véhicule <p>B) Connaissances requises</p> <ul style="list-style-type: none"> • Réglementation • Charges et capacités • Techniques de manutention <p>C) Sens de perception sollicités</p> <ul style="list-style-type: none"> • Vue, pour les vérifications <p>D) Qualités et attitudes fondamentales</p> <ul style="list-style-type: none"> • Sens de l'observation • Honnêteté • Esprit d'analyse • Force physique pour l'arrimage et la manutention, s'il y a lieu
<p>Facteurs de stress</p> <ul style="list-style-type: none"> • Temps d'attente au chargement • Quantité et qualité de la marchandise • Responsabilité de l'arrimage <p>Dangers liés à la santé et à la sécurité</p> <ul style="list-style-type: none"> • Chutes et conditions climatiques à l'arrimage ou lors de la préparation du véhicule <p>Documentation technique</p> <ul style="list-style-type: none"> • Feuille de route, attestation d'assurance, documents d'expédition et de connaissance, papiers de douanes • Plan de chargement dans certains cas, directives ou dispositions particulières (pour le hors-normes) <p>Matériel, outillage et équipement</p> <ul style="list-style-type: none"> • Véhicule • Équipement d'arrimage et de manutention 	

TÂCHE 3 : Conduire le véhicule

CONDITIONS D'EXÉCUTION	CRITÈRES DE PERFORMANCE
<p>Seul : ✓</p> <p>En équipe : non</p> <p>Sous supervision : non</p> <p>Avec d'autres intervenantes et intervenants : coéquipière ou coéquipier, répartitrice ou répartiteur, clientes et clients, contrôleuses routières et contrôleurs routiers, etc., selon le cas</p>	<p>Relatifs au résultat attendu</p> <ul style="list-style-type: none"> • Respect de la réglementation • Absence d'incident • Absence d'accident • Respect des délais • Conduite préventive économique <p>Relatifs au travail</p>
<p>Facteurs de stress</p> <ul style="list-style-type: none"> • Conditions routières • Véhicules lents sur la route • Délais de livraison <p>Dangers liés à la santé et à la sécurité</p> <ul style="list-style-type: none"> • État des routes • Déplacement du chargement • Densité de la circulation • Agressivité au volant • Recherche des adresses de livraison • Contraintes routières (ponts, rétrécissements, travaux, etc.) • Inattention et fatigue • Hâte de retourner à la maison après une absence prolongée. Elle augmente les risques d'accident au retour. <p>Documentation technique</p> <ul style="list-style-type: none"> • Fiche journalière, registre d'inspection, itinéraire, documents relatifs au véhicule et au chargement, etc. <p>Matériel, outillage et équipement</p> <ul style="list-style-type: none"> • Véhicule, GPS, ordinateur 	<p>A) Qualités du processus</p> <ul style="list-style-type: none"> • Prévision des problèmes et des dangers • Respect de l'environnement • Respect de la conduite économique (ralenti et bruit) <p>B) Connaissances requises</p> <ul style="list-style-type: none"> • Réglementation • Langues • Techniques de conduite préventive • Signalisation et règles routières du pays <p>C) Sens de perception sollicités</p> <ul style="list-style-type: none"> • Tous les sens sont sollicités <p>D) Qualités et attitudes fondamentales</p> <ul style="list-style-type: none"> • Courtoisie • Patience sur la route • Autonomie • Débrouillardise • Prévoyance • Vigilance • Discipline personnelle (alimentation, heures de repos)

TÂCHE 4 : Superviser le déchargement du véhicule

CONDITIONS D'EXÉCUTION	CRITÈRES DE PERFORMANCE
<p>Seul : ✓</p> <p>En équipe : non</p> <p>Sous supervision : non</p> <p>Avec d'autres intervenantes et intervenants : le personnel affecté au déchargement</p>	<p>Relatifs au résultat attendu</p> <ul style="list-style-type: none"> • Déchargement conforme et réglementaire • Quantité et qualité de la marchandise conforme aux attentes <p>Relatifs au travail</p> <p>A) Qualités du processus</p> <ul style="list-style-type: none"> • Respect des normes de sécurité et des pratiques en vigueur dans l'entreprise • Respect de la méthode de déchargement • Respect des délais • Précision des calculs de quantité de la marchandise <p>B) Connaissances requises</p> <ul style="list-style-type: none"> • Réglementation • Techniques de manutention <p>C) Sens de perception sollicités</p> <ul style="list-style-type: none"> • Vue, pour les vérifications <p>D) Qualités et attitudes fondamentales</p> <ul style="list-style-type: none"> • Sens de l'observation • Honnêteté • Esprit d'analyse • Force physique pour le désarrimage et la manutention, s'il y a lieu
<p>Facteurs de stress</p> <ul style="list-style-type: none"> • Temps d'attente au déchargement • Quantité et qualité de la marchandise à vérifier <p>Dangers liés à la santé et à la sécurité</p> <ul style="list-style-type: none"> • Chutes et conditions climatiques lors du déchargement • Fatigue après de longues heures de route <p>Documentation technique</p> <ul style="list-style-type: none"> • Feuille de route, attestation d'assurance, documents d'expédition et de connaissance, papiers de douanes, fiches journalières • Plan de déchargement dans certains cas, directives ou dispositions particulières (pour le hors-normes) <p>Matériel, outillage et équipement</p> <ul style="list-style-type: none"> • Véhicule • Équipement d'arrimage et de manutention 	

TÂCHE 5 : Terminer le voyage

CONDITIONS D'EXÉCUTION	CRITÈRES DE PERFORMANCE
<p>Seul : ✓</p> <p>En équipe : non</p> <p>Sous supervision : non</p> <p>Avec d'autres intervenantes et intervenants : avec la répartitrice ou le répartiteur et le personnel d'entretien, s'il y a lieu</p>	<p>Relatifs au résultat attendu</p> <ul style="list-style-type: none"> • Remise de tous les documents, dûment remplis • Présence de toutes les pièces justificatives requises par l'employeur <p>Relatifs au travail</p> <p>A) Qualités du processus</p> <ul style="list-style-type: none"> • Respect des procédures de l'entreprise relatives à l'entretien et au remisage du véhicule • Transmission de l'information concernant un bris ou l'entretien du véhicule • Transmission de ses disponibilités, selon les règles de l'entreprise • Travail consciencieux <p>B) Connaissances requises</p> <ul style="list-style-type: none"> • Informatique • Lois et règlements <p>C) Sens de perception sollicités</p> <ul style="list-style-type: none"> • Vue, odorat et ouïe, pour la vérification du véhicule <p>D) Qualités et attitudes fondamentales</p> <ul style="list-style-type: none"> • Minutie • Rigueur • Propreté
<p>Facteurs de stress</p> <ul style="list-style-type: none"> • Rien à signaler <p>Dangers liés à la santé et à la sécurité</p> <ul style="list-style-type: none"> • Empressement pouvant entraîner un laisser-aller. L'oubli de déclarer un bris, par exemple, pourrait causer un danger pour le transport suivant <p>Documentation technique</p> <ul style="list-style-type: none"> • Tous les rapports, le registre de vérification et les documents utilisés en cours de voyage <p>Matériel, outillage et équipement</p> <ul style="list-style-type: none"> • Véhicule et équipement informatique 	

3 Connaissances, habiletés et attitudes requises

3.1 Connaissances

Pour exercer convenablement leur métier, les routières et les routiers doivent posséder des connaissances sur les sujets suivants.

Connaissances techniques relatives au métier

- Règles de la route, conduite préventive et économique.
- Techniques de préparation de voyage, de chargement et déchargement, d'attelage et de conduite.
- Lecture de cartes routières courantes ou informatisées.
- Planification d'itinéraire.
- Principes physiques comme les forces gravitationnelle, centrifuge, centripète et l'inertie ainsi que des notions d'énergie cinétique, d'énergie potentielle et de friction.
- Calculs mathématiques appliqués directement à la conduite, comme la conversion des unités de mesure, le calcul de temps, de vitesse, de distance, de répartition de charges sur les essieux, de consommation et de coût de carburant.
- Mesures à prendre en cas d'accident ou d'incident.

Mécanique

- Compréhension du fonctionnement des différents systèmes mécaniques du véhicule : moteur, transmission, freinage applicable à la conduite.
- Dépannage d'urgence.

Règles de santé et de sécurité

- Connaissance des lois et règlements, des techniques de levage et de manutention de même que des risques d'accident et des mesures à prendre pour les prévenir.

Langue de travail

- Savoir parler, lire et écrire le français pour les besoins du transport local des marchandises et savoir parler, lire et écrire l'anglais, pour les besoins du transport interprovincial et international.
- La langue espagnole est de plus en plus utilisée.

Gestion du temps

- Connaissances nécessaires pour la gestion des voyages afin de respecter les délais et la réglementation. La routière ou le routier doit également développer une discipline personnelle pour gérer son temps et sa fatigue tout en respectant la réglementation.

Gestion d'une entreprise

- Connaissance des opérations de gestion d'une entreprise pour les personnes désireuses de travailler à leur compte. Cette connaissance n'est pas nécessaire pour l'ensemble des routières et routiers.

3.2 Habiletés

Les routières et les routiers doivent également être en mesure :

- d'organiser leur travail de manière efficace;
- de conduire de façon sécuritaire, responsable et économique tout en démontrant de la précision dans leurs gestes;
- d'optimiser l'utilisation de l'équipement;
- de communiquer efficacement avec la clientèle et les personnes désignées dans l'entreprise;
- de représenter adéquatement l'entreprise;
- de réagir rapidement et efficacement devant les situations imprévues ou urgentes;
- d'appliquer les politiques de l'entreprise en cas d'accident ou d'incident et pour leur travail en général.

3.3 Attitudes

Finalement, les principales attitudes liées à l'exercice du métier sont les suivantes :

- capacité de prendre des initiatives;
- autonomie;
- capacité d'adaptation aux personnes, aux nouvelles technologies et aux diverses situations;
- courtoisie au volant et avec la clientèle;
- disponibilité et ponctualité;
- sens des responsabilités et conscience professionnelle;
- souci d'une apparence propre et soignée (certaines entreprises fournissent des uniformes personnalisés qui facilitent l'entretien et permettent l'identification à l'entreprise);
- souci de tenir son véhicule propre;
- entregent;
- bon jugement;
- désir de s'informer et de se perfectionner;
- maîtrise de soi dans les situations tendues, comme le passage aux douanes, et discipline personnelle;
- débrouillardise;
- efficacité professionnelle (discernement entre le service offert et les conséquences économiques sur l'entreprise);
- intérêt marqué pour son métier;
- souci de la santé et de la sécurité, pour soi et pour les autres.

4 Suggestions relatives à la formation

À la fin de la rencontre, la participante et les participants formulent librement, sans nécessairement viser le consensus, des suggestions pour l'amélioration de la formation. Ces suggestions portent sur les conditions matérielles et physiques entourant la formation, sur l'organisation des activités d'apprentissage, sur le déroulement des apprentissages et le protocole d'entente avec le milieu de travail. Elles sont reproduites ci-dessous sans ordre particulier.

- Alternier la théorie et la pratique (les élèves ont trop hâte à la pratique pour porter suffisamment attention à la théorie).
- Augmenter les heures de pratique pertinente sur route.
- Enseigner aux élèves à élargir leur vision du monde afin qu'ils voient les réalités internationales et qu'ils apprennent à se débrouiller aux États-Unis comme ailleurs.
- Faire des simulations (ex. : passage difficile aux douanes; recherche d'une adresse dans un contexte inattendu, etc.).
- Favoriser l'alternance travail-études en tenant compte des périodes creuses des entreprises.
- Produire un guide pour favoriser l'intégration de la diplômée ou du diplômé à l'entreprise.
- Faire participer des personnes-ressources de l'industrie au module « Se situer au regard du métier et de la formation ».
- Améliorer la connaissance de la langue anglaise.
- Vérifier la disponibilité du matériel d'apprentissage multimédia et audiovisuel en français et, s'il y a lieu, en faire produire d'autre.
- Conserver le caractère régional de la formation grâce aux campus régionaux de chacun des deux centres, ce qui permet de répondre à la demande.
- Voir s'il y a des besoins supplémentaires de formation et faire en sorte d'y répondre (pour l'instant, il faut une concertation régionale pour justifier un besoin de formation).

