

RAPPORT SYNTHÈSE

ÉTUDE DES CONDITIONS DE TRAVAIL DES CONDUCTEURS ET DE LA SITUATION DES PROPRIÉTAIRES DE PETITES ENTREPRISES DE CAMIONNAGE AU QUÉBEC

Jacques Roy, Ph.D.
et
Pierre Filiatrault, Ph.D.

MANDAT

Le Centre de recherche en gestion de l'Université du Québec à Montréal a reçu du ministère des Transports du Québec le mandat de réaliser une étude dont le but était de mieux connaître l'industrie du camionnage au Québec et, plus précisément, les conditions de travail des camionneurs qui oeuvrent dans cette industrie (excluant le camionnage en vrac).

Le mandat consistait à obtenir un portrait fiable :

- ▲ de la population des camionneurs conducteurs selon les trajets effectués,
- ▲ des caractéristiques des opérations et des conditions de travail des camionneurs,
- ▲ des connaissances et des pratiques en gestion des camionneurs, et
- ▲ des connaissances et pratiques des normes de sécurité pertinentes.

MÉTHODOLOGIE

La méthodologie pour cette étude comprenait trois étapes : 1) l'analyse de données secondaires, 2) une recherche qualitative, et 3) une recherche quantitative. L'analyse des données secondaires a consisté en l'analyse de rapports d'études et de recherches antérieures et de diverses données statistiques sur l'industrie du camionnage, et avait pour but d'améliorer les plans de recherche pour la recherche qualitative et la recherche quantitative.

LA RECHERCHE QUALITATIVE

La recherche qualitative est une recherche exploratoire dont l'objectif principal était de mieux comprendre la problématique générale de l'industrie du camionnage au Québec et, de façon plus précise, les conditions de travail des camionneurs au Québec avant de passer à l'étude quantitative.

Il s'agissait tout d'abord de développer une meilleure connaissance des différentes catégories de camionneurs et d'en faire une typologie, puis de cerner les irritants majeurs et les avantages, les désavantages, et les problèmes propres à chaque type ou catégorie de camionneurs. Les deux outils de recherche retenus furent l'entrevue personnelle et le groupe de discussion. L'entrevue personnelle est favorisée pour connaître les opinions d'individus oeuvrant dans divers milieux et permet des échanges interactifs.

Des entrevues personnelles en profondeur ont été réalisées par les chercheurs auprès de :

- ▲ chefs d'entreprises de transport,
- ▲ propriétaires d'agences de conducteurs,
- ▲ membres de l'Alliance des manufacturiers exportateurs du Québec (AMEQ) et de l'Association canadienne du transport industriel (ACTI),
- ▲ représentants de l'Association du camionnage du Québec (ACQ) et de l'Association des propriétaires de camions remorques indépendants du Québec (APCRIQ),

▲ intermédiaires, et de

▲ camionneurs.

Une technique complémentaire de recherche est le groupe de discussion. Cette technique a été retenue en raison de la richesse des commentaires qu'elle permet d'obtenir, de la quantité des sujets qui devaient être couverts dans cette recherche et du caractère exploratoire du projet. Elle a permis de sonder les problèmes et aussi les avantages et les désavantages perçus de la profession de camionneur par les différents types de camionneurs.

Des offres de services ont été demandées à des firmes spécialisées et le contrat de services a été octroyé à la firme Ad hoc recherche. Quatre groupes de discussion ont eu lieu avec des camionneurs représentant les groupes suivants: 1) ceux affiliés à la CSN et à la CSD, 2) ceux affiliés à la FTQ, 3) ceux affiliés à la CSD et aux Métallos, et 4) avec des membres de l'APCRIQ et des camionneurs non affiliés.

LA RECHERCHE QUANTITATIVE

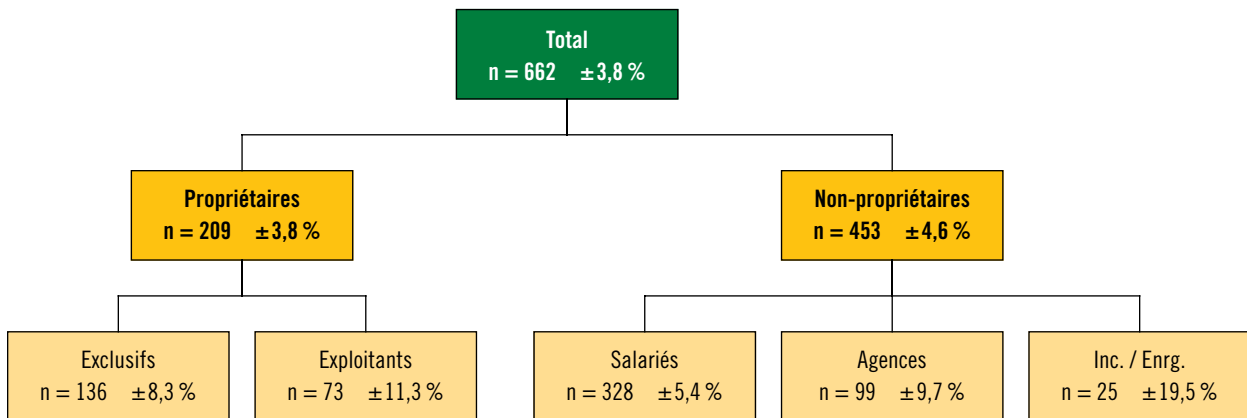
Les deux premières étapes de l'étude ont permis de mieux cerner la problématique de l'industrie du camionnage et son vocabulaire et d'obtenir une meilleure connaissance des différents types, ou catégories, de camionneurs. Elles ont également permis de relever l'opinion de camionneurs par rapport à leurs conditions de travail, de façon à pouvoir préparer le questionnaire utilisé dans la recherche quantitative. La méthode de recherche retenue, en fonction des objectifs de la recherche et des contraintes de temps et de budget, fut le sondage téléphonique. Un appel d'offres a été fait auprès de firmes spécialisées et les services de la firme Léger & Léger ont été retenus pour réaliser l'étude.

Les variables de recherche ont été définies en collaboration avec des représentants du ministère des Transports, puis avec les membres du Comité directeur qui était composé de représentants des centrales syndicales et des associations patronales. Une première ébauche de questionnaire a ensuite été préparée avec l'aide de la firme et soumise aux membres du Comité directeur. Des corrections ont été apportées au questionnaire suite aux commentaires et suggestions apportées. Certaines modifications plus mineures ont aussi été apportées suite au pré-test.

Un total de 662 entrevues téléphoniques a été complété auprès de détenteurs de permis de classe 1, âgés de 18 ans et plus. La distribution de l'échantillon est présentée à la figure 1, où on trouvera la taille des sous-groupes et la marge d'erreur associée. Au total 209 propriétaires et 453 non-propriétaires ont été interviewés. Le taux de réponse a été de 61,8% et la marge d'erreur pour l'ensemble des répondants est de $\pm 3,8\%$, 19 fois sur 20. Les camionneurs actifs sont au nombre de 44 070 au Québec. De ce nombre 6 435 sont propriétaires (4 036 exclusifs et 2340 exploitants) et 37 635 sont non-propriétaires (32 955 salariés, 3 120 conducteurs d'agence et 1 521 conducteurs enregistrés ou incorporés). Les camionneurs sont en majorité des hommes, ayant complété des études secondaires, qui pratiquent leur métier depuis 18 ans. Les deux tiers travaillent comme camionneurs à temps plein. Le tiers des camionneurs fait du transport à l'extérieur du Québec et les deux tiers font davantage de transport local.

FIGURE 1

LA DISTRIBUTION DE L'ÉCHANTILLON ET LA MARGE D'ERREUR



RÉSULTATS

Les résultats sont présentés en deux parties : les résultats de la recherche qualitative et les résultats de la recherche quantitative.

LA RECHERCHE QUALITATIVE

Les groupes de discussion ont permis de bien cerner la nature et les rôles des principaux acteurs dans l'industrie du camionnage au Québec et de convenir d'un vocabulaire approprié (par exemple, le terme « brokers » est utilisé communément pour représenter les camionneurs propriétaires et non pas les courtiers qui sont plutôt identifiés comme « load brokers »). Les avantages et les désavantages associés à chacun des types de camionneurs, soit les propriétaires (exclusifs et exploitants) et les non-propriétaires (salariés, chauffeurs d'agence ou chauffeurs enregistrés/incorporés) ont été identifiés. Plusieurs problèmes dans les conditions de travail ont été mis en exergue : les longues heures de travail, le temps d'attente non-rémunéré, la rémunération déficiente pour certains propriétaires (considérant l'augmentation des coûts, surtout celui du carburant depuis quelque temps), l'imposition fréquente par les donneurs d'ouvrage des conditions des contrats, les exigences des donneurs d'ouvrage, et les contrôles routiers de plus en plus sévères. On a aussi abordé les problèmes de formation.

Des critiques ont été formulées envers le gouvernement à l'égard d'actions passées : trop grande facilité d'obtenir un permis de transport, la déréglementation, la taxation élevée de l'essence, le renforcement abusif des contrôles routiers, et les subventions aux grandes entreprises de camionnage aux dépens des petites entreprises. D'un même souffle, on reproche aussi au gouvernement son manque d'intervention : l'absence de tarification minimale du transport, le peu de renforcement de la réglementation (surtout la Loi 430), l'absence de normes pour contrebalancer les changements que connaît l'industrie du camionnage (comme le juste-à-temps), l'absence d'intervention par rapport à la négociation des contrats avec les « donneurs d'ouvrage ».

La convergence des opinions sur certains sujets permet de dégager des consensus et de tirer certaines conclusions. Cependant, en raison de la nature qualitative de cette approche, les

résultats ne peuvent être statistiquement généralisés à l'ensemble de la population, c'est-à-dire à l'ensemble des camionneurs du Québec. C'est pourquoi il fallait réaliser une recherche quantitative pour tracer un portrait fiable de l'industrie du camionnage et des conditions de travail des camionneurs.

LA RECHERCHE QUANTITATIVE

Le degré de satisfaction des camionneurs par rapport à leur sort varie considérablement selon qu'ils soient propriétaires ou non. En effet, 82,3 % des non-propriétaires sont très ou assez satisfaits de leur sort en tant que professionnels de la route alors que ce pourcentage chute à 55,9 % dans le cas des propriétaires (tableau 1). Dans l'ensemble, 88,1 % des camionneurs considèrent que leur sort est semblable ou meilleur que celui des autres camionneurs, qu'ils soient du même statut ou non (tableau 2). On observe cependant qu'une plus forte proportion de non-propriétaires (29,9 %) que de propriétaires (14,1 %) considèrent que leur sort est beaucoup meilleur que celui des autres camionneurs. Les non-propriétaires sont plus satisfaits de leurs heures de travail et de leur rémunération que les propriétaires. Par contre, l'ensemble des camionneurs (55,9 %), et plus particulièrement les propriétaires (70,7 %), sont d'avis que les conditions de travail dans l'industrie se sont détériorées au cours des cinq dernières années. Au total, seulement 15,3 % des camionneurs interrogés pensent quitter la profession au cours des deux prochaines années, mais 21,9 % des propriétaires exploitants sont de cet avis comparativement à 11,6 % pour les non-propriétaires. Le tiers (31,2 %) des conducteurs propriétaires ont déjà envisagé de devenir des conducteurs employés. En moyenne, seulement la moitié des camionneurs ont suivi les différents types de formation faisant l'objet de l'enquête (loi 430, heures de conduite, ronde de sécurité, freins/roues, politique d'évaluation, matières dangereuses).

Pour mieux situer la problématique dans son ensemble, il faut prendre en considération que sur les 44 070 camionneurs actifs estimés, environ 6435 sont des propriétaires et que ce sont surtout ceux-ci, à raison de 44,1 %, qui sont insatisfaits, soit environ 2838 camionneurs propriétaires. Par ailleurs, 2007 camionneurs propriétaires ont déjà envisagé devenir employés.

La majorité des 4 036 propriétaires exclusifs (63,2 %) ont une entente contractuelle signée avec l'entreprise avec laquelle ils font affaires, mais l'entente est imposée une fois sur deux (48,5 %). De plus, cette entente comporte une clause de variation de rémunération en fonction du prix du carburant dans seulement 24,3 % des cas. Les ententes contractuelles individuelles sont celles qui procurent le plus de satisfaction aux propriétaires. On trouvera, à la figure 2, les fréquences des principales exigences contractuelles. Plus des deux tiers (69,9 %) des propriétaires exclusifs qui ont une entente sont satisfaits de cette entente. Le degré de satisfaction envers les conditions d'entente de ceux qui ont une entente individuelle négociée est de beaucoup plus élevé que ceux qui ont une entente imposée ou une entente de groupe négociée (tableau 3). D'autre part, un peu plus de la moitié (53,4 %) des 2 340 propriétaires exploitants travaillent aussi selon une entente imposée. Enfin, la moitié des propriétaires exploitants (47,9 %) font affaires avec un intermédiaire pour trouver de nouveaux clients, on retrouve autant de satisfaits que d'insatisfaits par rapport aux services rendus par les intermédiaires.

Finalement, une analyse typologique a permis de regrouper l'ensemble des répondants, par rapport à un ensemble de variables pertinentes, en trois grands groupes ou segments selon les différentes attitudes et perceptions, soit : «les enthousiastes», «les satisfaits» et «les insatisfaits». Près de la moitié des non propriétaires (49,5 %) sont des enthousiastes (tableau 4), les

TABLEAU 1 LE DEGRÉ DE SATISFACTION

	TOTAL	PROPRIÉTAIRES			NON-PROPRIÉTAIRES		
	(n=662)	Total (n=209)	Exclusifs (n=136)	Exploitants (n=73)	Total (n=453)	Salariés (n=328)	Agences (n=99)
Très satisfait	25,5 %	14,4 %	14,0 %	15,1 %	27,5 %	28,4 %	20,0 %
Assez satisfait	52,9 %	41,5 %	43,4 %	38,4 %	54,8 %	55,5 %	56,0 %
Assez insatisfait	11,7 %	22,1 %	20,6 %	24,7 %	9,9 %	8,8 %	20,0 %
Très insatisfait	9,4 %	21,5 %	21,3 %	21,9 %	7,3 %	6,7 %	4,0 %
Ne sait pas	0,5 %	0,5 %	0,7 %	–	0,5 %	0,6 %	–

Note: Les résultats illustrés en gras correspondent aux résultats significativement différents de ceux des autres sous-groupes.

TABLEAU 2 LA COMPARAISON DU SORT AVEC LES AUTRES CAMIONNEURS

	TOTAL	PROPRIÉTAIRES			NON-PROPRIÉTAIRES		
	(n=662)	Total (n=209)	Exclusifs (n=136)	Exploitants (n=73)	Total (n=453)	Salariés (n=328)	Agences (n=99)
Beaucoup mieux	27,6 %	14,1 %	17,6 %	8,2 %	29,9 %	30,2 %	28,3 %
Un peu mieux	23,1 %	23,2 %	19,9 %	28,8 %	23,1 %	24,1 %	15,2 %
Semblable	37,4 %	48,2 %	50,7 %	43,8 %	35,5 %	34,8 %	40,4 %
Un peu moins bien	5,6 %	5,7 %	6,6 %	4,1 %	5,6 %	5,2 %	11,1 %
Beaucoup moins bien	1,5 %	1,9 %	1,5 %	2,7 %	1,4 %	1,2 %	2,0 %
Ne sait pas	4,8 %	6,9 %	3,7 %	12,4 %	4,5 %	4,5 %	3,0 %

Note: Les résultats illustrés en gras correspondent aux résultats significativement différents de ceux des autres sous-groupes.

FIGURE 2

LA FRÉQUENCE (EN POURCENTAGE) DES PROPRIÉTAIRES EXCLUSIFS SE SOUMETTANT AUX EXIGENCES CONTRACTUELLES COURANTES

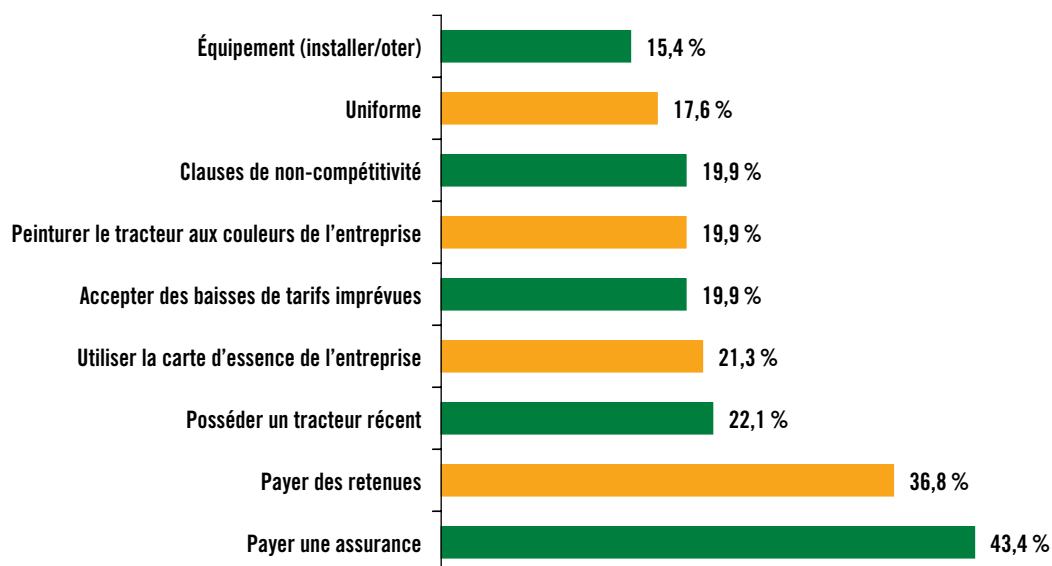


TABLEAU 3 LE DEGRÉ DE SATISFACTION ENVERS LES DIVERSES CONDITIONS D'ENTENTE

	TOTAL	Type d'entente		
	Exclusifs (n=136)	Imposée (n=66)	Individuelle (n=32)	Groupe de camionneurs (n=25)
Très satisfaits	24,3 %	19,7 %	46,9 %	16,0 %
Assez satisfaits	45,6 %	53,0 %	40,6 %	44,0 %
Peu satisfaits	17,6 %	18,2 %	9,4 %	28,0 %
Pas du tout satisfaits	7,4 %	9,1 %	3,1 %	12,0 %
Ne sait pas	5,1 %	–	–	–

TABLEAU 4 LA DISTRIBUTION DES CAMIONNEURS SELON LES SEGMENTS IDENTIFIÉS

	TOTAL	PROPRIÉTAIRES			NON-PROPRIÉTAIRES		
	(n=662)	Total (n=209)	Exclusifs (n=136)	Exploitants (n=73)	Total (n=453)	Salariés (n=328)	Agences (n=99)
Les enthousiastes	45,7 %	23,7 %	27,2 %	17,8 %	49,5 %	51,2 %	44,4 %
Les satisfaits	34,3 %	23,8 %	17,6 %	34,2 %	36,1 %	36,6 %	25,3 %
Les insatisfaits	20,1 %	52,5 %	55,1 %	47,9 %	14,5 %	12,2 %	30,3 %
Ne sait pas	–	–	–	–	–	–	–

Note: Les résultats illustrés en gras correspondent aux résultats significativement différents de ceux des autres sous-groupes.

camionneurs insatisfaits sont le plus souvent des propriétaires exclusifs ou exploitants (52,5 %) et dans une moindre mesure des conducteurs d'agence et des conducteurs enregistrés ou incorporés. Les propriétaires insatisfaits sont en moyenne propriétaires depuis moins longtemps que les propriétaires satisfaits, ont des obligations financières plus importantes (ils sont plus nombreux à détenir des prêts et ont des mensualités plus élevées) et des revenus plus faibles. Ils travaillent beaucoup d'heures, consacrent peu de temps à leur famille et font plus de longues distances, et expriment une probabilité moins élevée de continuer dans la profession.

Les camionneurs satisfaits ont exprimé à la fois un niveau de satisfaction générale élevé en tant que professionnels de la route, de même que pour leurs conditions de travail, les conditions de travail dans l'industrie, la rémunération, les heures de conduite et leur situation par rapport aux autres camionneurs. Ce sont le plus souvent des camionneurs syndiqués et/ou des camionneurs qui font plus de courtes distances. Lorsqu'ils sont propriétaires, ils ont des revenus plus élevés et des mensualités moins élevées.

CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS

En général, les camionneurs sont satisfaits de leur sort. Les camionneurs syndiqués et ceux qui font plus de courtes distances sont relativement plus satisfaits. Les camionneurs propriétaires (exclusifs et exploitants) le sont relativement moins, surtout à cause de leurs longues heures de travail et de leur rémunération. Si les deux tiers des propriétaires exclusifs ont des ententes contractuelles, la moitié de ceux-ci se sont faits imposer cette entente; ce pourcentage est à peu

près le même pour les propriétaires exploitants. Les propriétaires exclusifs qui ont une entente signée négociée sont les plus satisfaits. La moitié des propriétaires exploitants font affaire avec des intermédiaires, et la moitié des ces propriétaires sont insatisfaits des services rendus par ces derniers. De plus, seulement le quart de ceux qui ont des ententes ont une clause de variation des prix du carburant. Enfin, les camionneurs propriétaires les plus insatisfaits sont propriétaires depuis moins longtemps et ont des obligations financières plus importantes, ce qui pourrait être un symptôme de mauvaise gestion.

Il apparaît donc essentiel que les connaissances en gestion des nouveaux camionneurs soient vérifiées et que des programmes de formation continue soient mis sur pied tant pour les nouveaux camionneurs que pour les camionneurs actuels qui n'ont pas ces connaissances, ou dont les connaissances doivent être mises à jour. Dans la même foulée, il serait peut-être utile de développer des contrats types afin d'aider les camionneurs à signer des ententes contractuelles qui les protègent mieux, surtout des changements qui sont hors de leur contrôle. Ces décisions devraient prendre en considération que les problèmes identifiés ne concernent qu'environ la moitié des 6 435 propriétaires, ce qui représente environ 7 % des camionneurs au Québec.