

**Étude de la situation de
travail des camionneurs du
Québec**

Rapport de recherche préliminaire

présenté au :

Ministère des Transports
Direction de la mobilité en transport

17 février 2000
Dossier 2562-003



Léger & Léger, Recherche et stratégie marketing
507, Place d'Armes, bureau 700
Montréal, Québec
H2Y 2W8
Téléphone : (514) 982-2464
Télécopie : (514) 987-1960

Table des matières

Table des matières	2
1. Contexte et méthodologie	4
1.1 Contexte de l'étude	4
1.2 Les objectifs de l'étude	4
1.3 Rappel méthodologique	7
2. Les principaux constats et recommandations de l'étude	10
2.1 Analyse de la situation actuelle	8
2.1.1 Ensemble des camionneurs	8
2.1.2 Les propriétaires	12
RÉSULTATS DÉTAILLÉS	15
3. Profil des camionneurs	16
4. Conditions de travail général	18
4.1 Le nombre d'heures travaillées	18
4.2 La rémunération	19
4.2.1 Les formes de rémunération	19
4.2.2 La satisfaction face à la rémunération	19
4.3 La formation	22
4.4 Conditions générales des camionneurs longue distance et courte distance	23
5. Conditions de travail des propriétaires	24
5.1 Conditions de travail des propriétaires en général	24
5.1.1 Permis pour l'extérieur du Québec	26
5.1.2 Responsabilité de la gestion administrative	26
5.1.3 Avez-vous déjà pensé devenir conducteur-employé ?	27
5.1.4 Détenteurs et non-détenteurs de semi-remorque	28
5.1.5 Camionneurs longues distances et camionneurs courtes distances	30
5.2 Conditions des propriétaires exclusifs	31
5.2.1 Conditions générales	31
5.2.2 Assurances	32
5.2.3 Type d'entente avec l'entreprise	32
5.2.4 Satisfaction face à l'entente contractuelle	33
5.2.5 Conditions des propriétaires exclusifs détenteurs et non détenteurs d'une semi-remorque	34
5.2.6 Conditions des propriétaires exclusifs camionneurs longue/courte distance	36
5.3 Conditions des propriétaires exploitants	37
5.3.1 Relation avec les intermédiaires	37
5.3.2 Conditions de paiement des intermédiaires	38
5.3.3 Satisfaction à l'égard des intermédiaires	39
5.3.4 Satisfaction face aux ententes avec les entreprises clientes	40

6	<i>Conditions de travail des non-proprétaires</i>	41
6.1	Conditions des non-proprétaires conducteurs d'agence	41
6.2	Conditions des non-proprétaires salariés	41
7.	<i>Mesure de satisfaction</i>	42
7.1	Des propriétaires insatisfaits et des non-proprétaires satisfaits	42
7.2	Des conditions de travail qui se sont détériorées au cours des cinq dernières années	43
7.3	Améliorations et détériorations des conditions de travail au cours des cinq dernières années	44
7.4	15,3 % des camionneurs souhaitent quitter la profession	45
7.5	Des propriétaires de semi-remorque plus satisfaits	47
8.	<i>Analyse typologique</i>	48
8.1	Qui forment ces trois segments ?	48
8.2	Qu'est-ce qui différencie ces trois segments ?	48

1. Contexte et méthodologie

1.1 Contexte de l'étude

Les conditions de travail des conducteurs et la situation des propriétaires des petites entreprises de camionnage au Québec ont fait l'objet de campagnes de sensibilisation et de contestation, ce qui a amené la création d'un Forum sur le camionnage afin de se pencher sur cette problématique. Le Forum a mandaté le Centre de recherche en gestion pour faire une étude sur ces conditions de travail et sur cette situation afin de pouvoir poser un diagnostic sur celle-ci.

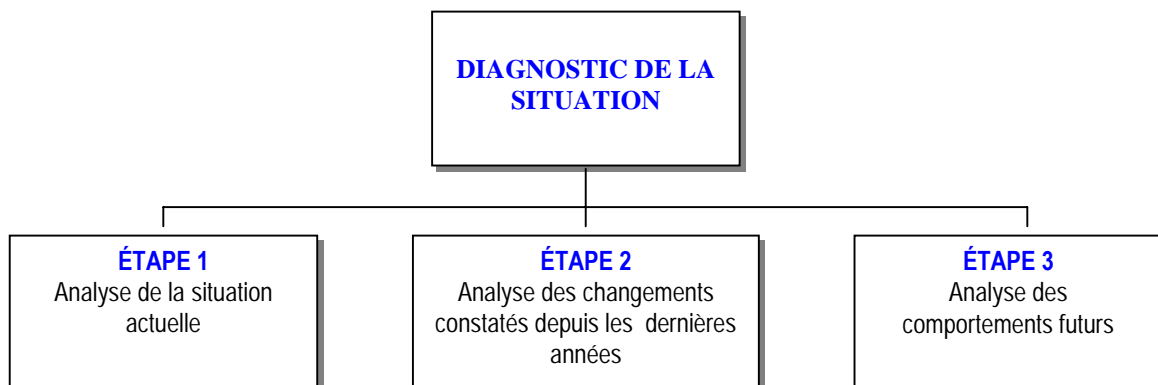
Depuis la déréglementation dans l'industrie du camionnage qui a eu pour effet d'augmenter la concurrence, plusieurs « problèmes » ont vu le jour. Le principal effet négatif mentionné par les camionneurs est la diminution de la qualité de leurs conditions de travail et ce, plus particulièrement, celles des camionneurs propriétaires. En effet, étant donné la concurrence plus accrue dans l'industrie, ces derniers se voient accepter n'importe quel travail pour pouvoir gagner un salaire convenable et ce, souvent à des conditions de travail qui pourraient être qualifiées d'inacceptables ou mêmes dangereuses.

C'est dans ce contexte que Léger & Léger a été mandaté afin de réaliser une étude quantitative sous forme d'entrevues téléphoniques auprès des camionneurs propriétaires et non propriétaires. Le principal objectif de cette étude demeure donc de comprendre et d'établir un portrait quantifiable de la situation de ces camionneurs.

1.2 Les objectifs de l'étude

Plus précisément, les objectifs visés par cette étude se décomposent en trois volets soient l'analyse de la situation actuelle, l'analyse des changements constatés depuis les dernières années et l'analyse des comportements futurs.

Schéma de la logique d'analyse de l'étude



La page suivante fait état des objectifs détaillés de cette recherche.

Les objectifs détaillés sont les suivants :

Analyse de la situation

- Établir le profil sociodémographique et comportemental des camionneurs par catégorie;
- Effectuer une description des employeurs et des relations entretenues avec les employés;
- Dresser un portrait des conditions de travail des camionneurs (rémunération, coût d'opération et d'entretien du camion, heures de route, répartition du temps, conditions contractuelles, mode de paiement) ;
- Mesurer les connaissances et les pratiques en gestion et en regard des normes de sécurité et du code de travail des camionneurs ;
- Mesurer l'attitude des camionneurs (satisfaction, avantages et inconvénients).

Analyse des changements constatés depuis les dernières années

- Mesurer les perceptions des camionneurs face aux changements survenus dans l'industrie du camionnage au Québec depuis les cinq dernières années ;
- Identifier les conditions de travail qui se sont le plus améliorées et détériorées.

Analyse des comportements futurs

- Mesurer la probabilité que les camionneurs changent de domaine ou de fonction au cours des prochaines années.

Présentation des résultats

L'analyse des résultats a été effectuée en fonction des trois variables identifiées comme les plus importantes soient :

- Type de camionneur** Six types de camionneurs ont été retenus. Tout d'abord les propriétaires et les non-propriétaires. Parmi les propriétaires nous distinguons les propriétaires exclusifs et les exploitants. Parmi les non-propriétaires nous avons retenu les salariés et les conducteurs d'agence.
- Détenteurs de semi-remorque** Après des propriétaires de tracteurs nous avons comparé les résultats obtenus auprès des détenteurs d'une semi-remorque et des non-détenteurs de semi-remorque.
- Conducteurs courte distance et conducteurs longue distance** Nous avons comparé les résultats des conducteurs courte distance (au moins 80 % des heures consacrées à de la conduite circuits local) au conducteurs longue distance (moins de 80 % des heures consacrées à de la conduite locale).

Par ailleurs, les principaux écarts significatifs sont présentés en gras dans les tableaux et graphiques du présent rapport.

1.3 Rappel méthodologique

Afin de réaliser cette étude, 662 entrevues téléphoniques ont été effectuées auprès de détenteurs de permis de classe 1 âgés de 18 ans et plus. Ces entrevues ont été menées à partir d'une liste de la SAAQ de 19 000 noms et se sont déroulées du 6 au 24 janvier 2000.

Afin d'être éligible, le répondant devait répondre aux trois critères suivants :

1. Être camionneur ;
2. Avoir conduit un tracteur routier au cours des 3 derniers mois ;
3. Avoir fait au moins à l'occasion du transport de marchandise autre que du vrac.

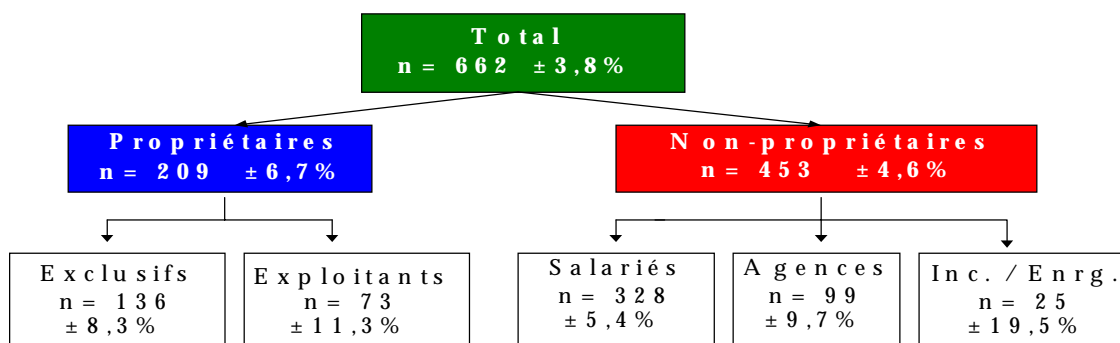
Tableau d'incidence dans la population

	%	TOTAL
Nombre de détenteurs de permis de classe 1	100 %	195 000
ÉLIMINÉ PAR LES FILTRES	77,4 %	150 930
N'est pas un camionneur	23,5 %	45 825
N'a pas de permis de classe 1	1,9 %	3 705
N'a pas conduit de tracteur routier au cours des 3 derniers mois	43,7 %	85 215
A exclusivement une plaque VR	8,3 %	16 185
CAMIONNEURS QUI ONT PASSÉ LES FILTRES	22,6 %	44 070
Propriétaires	3,3 %	6 435
Exclusifs	2,1 %	4 036
Exploitants	1,2 %	2 340
Non-propriétaires	19,3 %	37 635
Salariés	16,9 %	32 955
Conducteurs d'agence	1,6 %	3 120
Enregistré/Incorporé	0,8 %	1 521

Le taux de réponse obtenu est de 61,8 %. La marge d'erreur correspondant à ces 662 entrevues est de $\pm 3,8 \%$ 19 fois sur 20.

Distribution de l'échantillon et marge d'erreur associé à chacun des sous-groupes

D i s t r i b u t i o n d e l ' é c h a n t i l l o n



2. Les principaux constats et les recommandations de l'étude

2.1 Analyse de la situation actuelle

2.1.1 Ensemble des camionneurs

CONSTAT 1 : Dans l'ensemble, les camionneurs sont SATISFAITS de leurs conditions de travail en général.

Une analyse typologique démontre que les camionneurs les plus enthousiastes face à leur conditions de travail se concentrent en plus grand nombre parmi les salariés. Les « enthousiastes » ont davantage d'expérience que les autres camionneurs. Ils sont également plus nombreux à être membre d'un syndicat. Ils sont rémunérés à l'heure, ont des avantages sociaux font en plus grande partie du transport local et donc moins de millage en l'espace d'une semaine.

Parmi les propriétaires, les plus enthousiastes sont ceux qui ont le plus d'ancienneté et qui ont le revenu le plus élevé.

Par ailleurs, les insatisfaits sont dans l'industrie depuis moins longtemps que les autres camionneurs, font de plus longue distance (inter provincial ou vers les États-Unis et le Mexique), sont moins nombreux à avoir des avantages sociaux (36,9 %), font des plus longue distance (2514 miles) par semaine sont rémunérés au mille ou au voyage et sont présents en plus grand nombre parmi les propriétaires.

Ainsi, parmi les propriétaires, les insatisfaits possèdent un tracteur plus récent. Ils sont plus nombreux à détenir un prêt exigeant des mensualités plus importantes que la moyenne. Le revenu des insatisfaits est également significativement inférieur à celui des autres camionneurs. Ainsi, 40 % d'entre eux ont déjà envisagé devenir conducteur-employé.

CONSTAT 2 : Les camionneurs considèrent que leur situation est SEMBLABLE ou MIEUX à celles des autres camionneurs (88,1 %) et à celles des camionneurs du même statut (90,1 %).

CONSTAT 3 : L'ensemble des camionneurs est SATISFAIT du nombre d'heures de route qu'ils font par semaine.

Les non-propriétaires effectuent 43 heures de route en moyenne par semaine. Les propriétaires passent 50 heures par semaine sur les routes mais demeurent, pour la majorité, satisfaits de ces conditions (62,8 %).

CONSTAT 4 : Des semaines trop chargées pour les propriétaires

Par ailleurs, à ces heures de conduite s'ajoutent des heures de gestion, d'attente et d'entretien qui totalisent 59 heures pour les non-propriétaires et 74 heures pour les propriétaires. Les propriétaires semblent épuisés par la situation puisque 47,3 % d'entre eux affirment travailler beaucoup trop d'heures. À cet effet, on constate que plus d'une fois sur deux le propriétaire est impliqué dans les tâches de gestion administrative.

CONSTAT 5 : Les NON-PROPRIÉTAIRES sont SATISFAITS de leur rémunération. Les PROPRIÉTAIRES sont moins nombreux à en dire autant.

74,1 % des non-propriétaires sont satisfaits de leur rémunération alors que seuls 48,1 % des propriétaires en disent autant. À cet effet, le revenu personnel annuel des camionneurs propriétaires (30 009 \$) est significativement inférieur à celui des non-propriétaires (36 385 \$). Sans compter que la majorité des propriétaires sont endettés puisqu'en moyenne, ils ont fait l'acquisition de leur dernier tracteur en 1997 et dans 70,2 % des cas ont contracté un prêt sur 49 mois ayant une valeur moyenne de 75 018 \$.

Par ailleurs, les propriétaires sont généralement payés au mille (26,3 %) ou au voyage (21,3 %) alors que les non-propriétaires sont essentiellement payés à l'heure (60,2 %). De plus, contrairement aux propriétaires, lorsqu'ils sont payés au kilomètre ou au mile, les non-propriétaires reçoivent dans la majorité des cas (81,8 %) une rémunération lorsqu'ils ne sont pas sur la route (attente chez le client, bris mécanique, chargement/déchargement etc.)

Si on considère la forme de rémunération indirecte que représentent les avantages sociaux, on constate que les propriétaires sont significativement moins nombreux à en bénéficier (83,7 %).

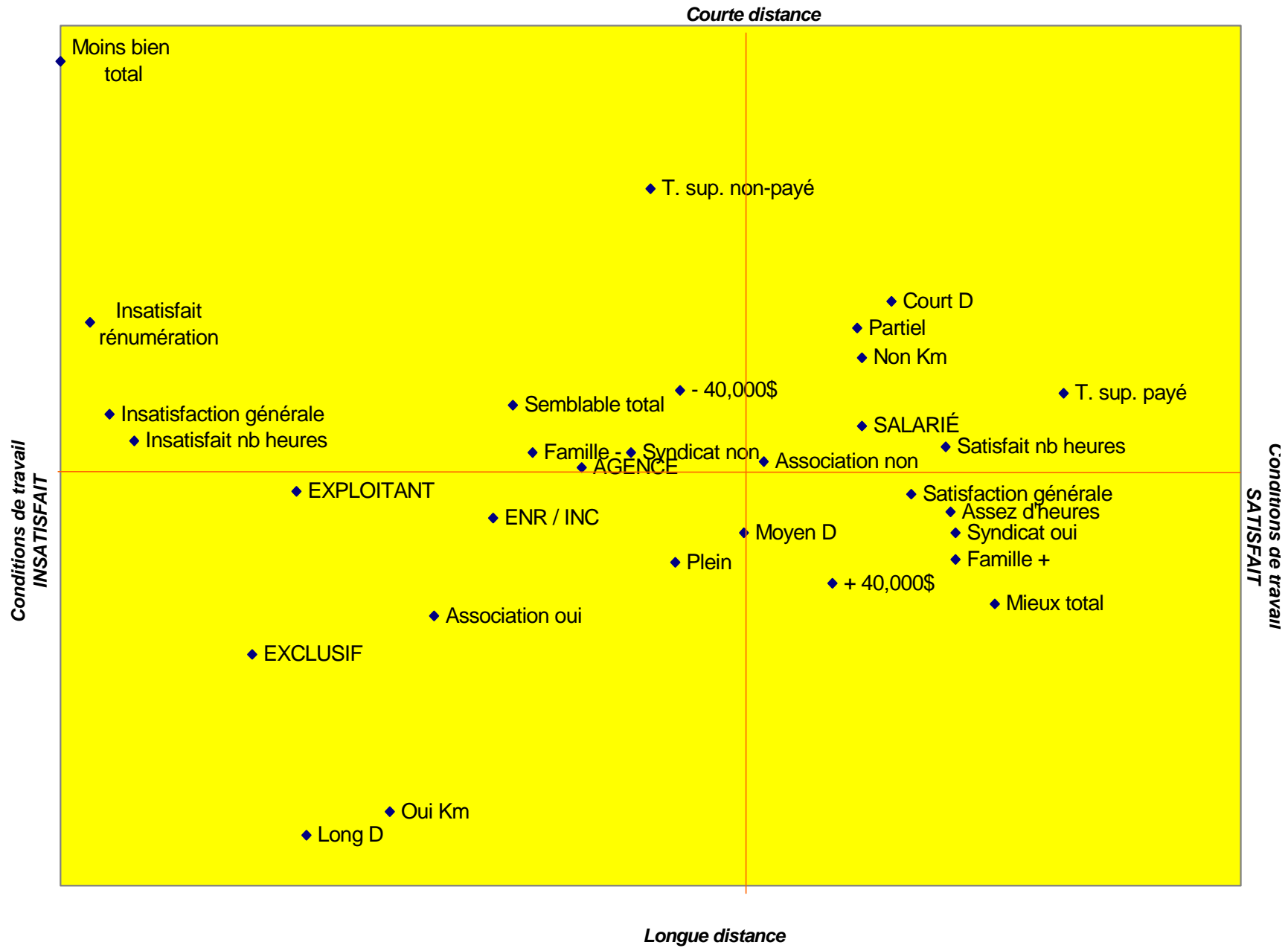
CONSTAT 6 : 35,7 % des propriétaires et 54,6 % des non-propriétaires se disent peu ou pas informés au sujet de la loi 430.

Les pages suivantes présentent font une synthèse des faits saillants de l'étude. Deux tableaux et un graphique sont présentés. Le premier tableau illustre les principales différences concernant les conditions de travail, la satisfaction et les attitudes des propriétaires et des non-propriétaires. Le second tableaux présente les différences de conditions de travail entre les propriétaires exclusifs et les propriétaires exploitants.

Le graphique est une carte perceptive des conditions de travail des camionneurs au Québec. Cette carte est également un résumé la situation actuelle des camionneurs. Cette carte permet de comprendre les liens qui existent entre certaines variables de l'étude. Plus deux points sont rapprochés plus il existe un lien entre ces deux points. Par exemple, le point « Salarié » est proche du point « Satisfait nb heures ». Ceci signifie que les salariés sont satisfaits du nombre d'heures de conduites qu'ils effectuent par semaine et que parmi les camionneurs satisfaits de leur nombre d'heures de conduite ont compte une plus forte proportion de salariés. Il est également intéressant de remarquer les deux axes de la carte. Le premier axe (horizontal) oppose les camionneurs généralement insatisfaits aux camionneurs généralement satisfaits. Le second axe (vertical) oppose les conducteurs longue distance aux conducteurs courte distance.

Tableau synthèse du portrait de la situation de travail des camionneurs au Québec

Type de camionneurs	Statut	Membership	Répartition des heures	Rémunération	Type de conduite	Distances parcourues	Formation	Satisfaction	Attitude
Propriétaires (n=209)	Temps plein (77,4 %) 18 ans dans l'industrie 18 ans camionneur	Association: 18,9 % Syndicat : 18,9 %	Conduite : 50h Gestion : 6h Entretien : 8h Attente : 10h Loisir/famille/ami : 23h Beaucoup trop d'heures de travail (47,3 %)	Au mille : 26,3 % Au voyage : 21,3 % Revenu moyen : 30 009 \$ Aucun avantage sociaux : 83,7 % Autres compensations : 57,9 %	Local : 48 % Intraprovincial: 18 % Interprovincial : 10 % Etats-Unis /Mexique : 13 %	Par semaine (en milles) Min : 1749 Moy : 2476 Max : 3182	Peu/pas informé sur la loi 430 : 35,7 % Formations sur : H. de conduite : 66,1 % Pol. d'évaluation : 51,3 % Loi 430 : 58,2 %	Général : 55,9 % Nombre heures : 62,8 % Rémunération : 50,1 % Semblable aux autres camionneurs : 48,2 %	Conditions de l'industrie détériorées (70,7 %) Propres conditions détériorées : 45,4 % Continuité dans la profession : 80,8 %
Non-propriétaires (n=453)	Temps partiel (39,4 %) 18 ans dans l'industrie 16 ans camionneurs	Association : 4,1 % Syndicat : 36,9 %	Conduite : 43h Gestion : 3h Entretien : 5h Attente : 8h Loisir/famille/ami : 28h Assez d'heures de travail (70,9 %)	À l'heure : 60,2 % Revenu moyen : 36 385 \$ Avantages sociaux : 63,2 % Aucune autre compensation : 18,2 %	Local : 62 % Intraprovincial : 19 % Interprovincial : 7 % Etats-Unis/Mexique : 11 %	Par semaine (en milles) Min : 1452 Moy : 1996 Max : 2567	Peu/pas informé sur la loi 430 : 54,6 %	Général : 82,3 % Nombre heures : 82,4 % Rémunération : 74,1 % Beaucoup mieux que les autres camionneurs : 29,9 %	Conditions de l'industrie détériorées (53,4 %) Propres conditions semblables : 47,1 % Continuité dans la profession : 83,9 %



2.1.2 Les propriétaires

CONSTAT 7 : Les ententes contractuelles individuelles sont celles qui procurent le plus de satisfaction

86 % des propriétaires exclusifs ont une entente et dans 48,5 % des cas il s'agit d'une entente imposée. Seuls 23,5 % de ces propriétaires disposent d'une entente individuelle et se disent très ou assez satisfaits.

Parmi les exploitants 53 % ont une entente contractuelle imposée. Cependant, c'est parmi les 32 % de ces propriétaires qui disposent d'une entente individuelle que l'on compte le plus de camionneurs satisfaits de leur entente (60,9 %).

CONSTAT 8 : Les détenteurs de semi-remorque sont plus satisfaits de leur condition de travail que les non-détenteurs.

Les détenteurs d'une semi-remorque sont des propriétaires ayant plus d'ancienneté. Parmi eux, on compte une plus grande proportion de propriétaires exploitants possédant en moyenne 3 tracteurs. Les détenteurs d'une semi-remorque consacrent également une plus grande proportion de leurs heures de route à des circuits locaux. Ils sont plus nombreux à être membre d'une association (23,8 %) autre qu'un syndicat. De plus, ils sont plus nombreux à faire eux-mêmes l'entretien de leur tracteur (47,6 %).

CONSTAT 9 : On compte autant de propriétaires exploitants satisfaits que de propriétaires exploitants insatisfaits des intermédiaires avec lesquels ils font affaires.

CONSTAT 10 : Les propriétaires exploitants ne vérifient pas de manière systématique le crédit et l'inscription à la commission des transports du Québec de l'intermédiaire avec lequel ils font affaire.

CONSTAT 11 : 73,5 % des propriétaires exclusifs sont soumis à des exigences contractuelles.

2.2 Analyse des changements constatés depuis les cinq dernières années

CONSTAT 12 : 55,9 % des camionneurs considèrent que les conditions de travail dans l'industrie du camionnage se sont détériorées au cours des cinq dernières années.

CONSTAT 13 : Les camionneurs sont toutefois moins sévères à l'endroit de leurs propres conditions de travail. 44,9 % mentionnent que celles-ci sont restées les mêmes au cours des cinq dernières années.

Les propriétaires sont encore plus nombreux à considérer que les conditions de travail de l'industrie se sont détériorées (55,9 %). De plus, la plupart mentionne également que leur propres conditions de travail se sont détériorées au cours des cinq dernières années (45,4 %).

CONSTAT 14 : 85,8 % des camionneurs ont reçu de la formation au cours des cinq dernières années. Principalement, ces formations portaient sur les rondes de sécurité (74,1 %), les freins et les roues (69,0 %), les matières dangereuses (57,9 %) et les heures de conduite (57,7 %).

CONSTAT 15 : La principale détérioration des conditions de travail concerne la rémunération alors que la principale amélioration concerne la qualité de l'équipement.

Les opinions concernant les heures de conduites sont controversées. Pour certains elles ont été sujettes à des améliorations au cours de cinq dernières années (8,2 %) alors que pour d'autres elles constituent l'une des principales détériorations qu'a connue l'industrie (12,4 %).

2.3 Analyse des comportements futurs

CONSTAT 16 : Dans l'ensemble, la majorité des camionneurs envisagent rester dans la profession au cours des deux prochaines années. Toutefois, 15,3 % des camionneurs souhaitent quitter la profession et l'industrie (73,3 %). Notamment parce qu'ils trouvent que les salaires ne sont pas assez élevés (25,7 %) ou que les conditions sont mauvaises en général (14,9 %).

CONSTAT 17 : 31,2 % des propriétaires ont déjà envisagé devenir conducteur-employé. Parce que le salaire leur semble plus élevé (35,6 %), les responsabilités semblent moins grandes (12,3 %) et qu'il n'y a pas de gestion à effectuer (12,5 %).

Tableau synthèse des conditions de travail des propriétaires exclusifs et des propriétaires exploitants

Type de propriétaires	Statut/distances	Gestion/entretien	Acquisition	Entreprise	Relation/intermédiaire	Entente	Attitude
Exclusifs (n=135)	9 ans d'ancienneté 1 tracteur distance/sem. Min : 2067 milles Moy : 2685 milles Max : 3373 milles Membre association : 14,7 % Membre syndicat : 23,5 % Revenu : 28 0978 \$	55,9 % effectuent leur propre gestion Entretien du tracteur par une autre personnes : 33,8 %	Année d'acquisition : 1997 Millage à l'achat : 241 525 Prêt : 72,8 % Durée : 50 mois Mensualités : 1914 \$ Frais additionnels : 30,9 % (28 596 \$)	Transporteur : 55,1 % (65 tracteurs) Expéditeur : 9,6 % Intermédiaire : 14,0 % Autre : 19,1 % Assurance : 85 % - Marchandise (61,8 %) - Resp. civile (58,8 %)	Non mesuré	Pas d'entente : 12,5 % Signée : 63,2 % Verbale : 22,8 % Clause var. \$ carburant (24,3 %) Exigences contractuelles : 73,5 % Imposée : 48,5 % Individuelle : 23,5 % Groupe de camionneur : 18,4 % Satisfaction : 69,9 %	30,1 % ont déjà envisagé devenir conducteur employé Satisfaits des heures : 60,3 % Satisfaits de la rémunération : 52,9 %
Exploitants (n=73)	14 ans d'ancienneté 4 tracteurs distance/sem. Min : 2226 milles Moy : 2065 milles Max : 2808 milles Membre association : 26 % Membre syndicat : 11 % Revenu : 33 640 \$	49,3 % effectuent leur propre gestion Entretien du tracteur par le propriétaire : 79,5 %	Année d'acquisition : 1997 Millage à l'achat : 223 686 Prêt : 65,8 % Durée : 47 mois Mensualités : 1606 \$ Frais additionnels : 47,9 % (5 361 \$)	Transporteur : 19,2 % (48 tracteurs) Expéditeur : 24,7 % Intermédiaire : 19,2 % Autre : 34,2 %	47,9 % font affaire avec intermédiaires Délai de paiement de 90 jours ou - vérifient toujours le crédit (31,4 %) et l'inscription à la commission (20 %) Satisfaits de la relation : 48,6 %	Imposée : 53 % Individuelle : 32 % Groupe de camionneur : 14 % Satisfaction : 47,9 %	32,9 % ont déjà envisagé devenir conducteur employé Satisfaits des heures : 67,1 % Satisfaits de la rémunération : 45,2 %

RÉSULTATS DÉTAILLÉS

3. Profil des camionneurs

La profession de camionneur demeure un métier presque exclusivement pratiqué par les hommes (99,3 %). De plus, la majorité des camionneurs est âgée entre 35 et 54 ans (68,4 %) et a complété des études secondaires (76,3 %).

Par ailleurs, il n'existe pas de différences significatives en ce qui concerne l'âge, la scolarité, la région et le sexe des différents types de camionneurs. Toutefois, on constate que le revenu familial des propriétaires est significativement inférieur à celui des non-propriétaires.

PROFIL SOCIODÉMOGRAPHIQUE DES 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)
ÂGE							
18-34 ans	18,6 %	20,2 %	19,1 %	21,9 %	18,4 %	17,7 %	25,3 %
35-44 ans	36,6 %	39,2 %	40,4 %	37,0 %	36,2 %	36,3 %	32,3 %
45-54 ans	31,8 %	30,2 %	29,4 %	31,5 %	32,1 %	33,8 %	22,2 %
55 ans et plus	12,9 %	10,5 %	11,0 %	9,6 %	13,3 %	12,2 %	20,2 %
SCOLARITÉ							
Primaire	10,6 %	11,4 %	12,5 %	9,6 %	10,5 %	11,0 %	7,1 %
Secondaire	76,3 %	72,7 %	72,8 %	72,6 %	77,0 %	76,2 %	84,8 %
Collégiale	10,9 %	13,9 %	13,2 %	15,1 %	10,4 %	10,7 %	7,1 %
Universitaire	2,0 %	1,9 %	1,5 %	2,7 %	2,1 %	2,1 %	1,0 %
REVENU FAMILIAL							
Moins de 30k\$	20,2 %	33,9 %	35,3 %	31,5 %	17,8 %	16,5 %	33,3 %
Entre 30k\$ et 40k\$	22,6 %	19,1 %	19,9 %	17,8 %	23,2 %	22,3 %	25,3 %
Entre 40k\$ et 60k\$	30,7 %	18,4 %	22,1 %	12,3 %	32,8 %	34,5 %	24,2 %
Plus de 60k\$	13,9 %	12,0 %	11,0 %	13,7 %	14,2 %	15,2 %	7,1 %
RÉGION							
Montréal	50,2 %	52,5 %	54,4 %	49,3 %	49,8 %	47,6 %	61,6 %
Québec	12,1 %	10,7 %	7,4 %	16,4 %	12,4 %	12,8 %	10,1 %
Est du Québec	11,7 %	14,1 %	18,4 %	6,8 %	11,3 %	11,9 %	11,1 %
Centre du Québec	17,3 %	13,5 %	11,8 %	16,4 %	17,9 %	18,6 %	12,1 %
Ouest du Québec	8,7 %	9,2 %	8,1 %	11,0 %	8,6 %	9,1 %	5,1 %
SEXE							
Homme	99,3 %	99,0 %	99,3 %	98,6 %	99,3 %	99,4 %	100 %
Femme	0,7 %	1,0 %	0,7 %	1,4 %	0,7 %	0,6 %	-

L'ensemble des camionneurs est dans l'industrie depuis 18 ans en moyenne et pratique le métier depuis environ le même nombre d'année (16 ans). Par ailleurs, c'est parmi les salariés que l'on retrouve les camionneurs ayant le moins d'expérience (10 ans et moins : 41,5 %).

Les propriétaires sont plus nombreux à faire partie d'une association de camionneur (18,9 %). Pour leur part, les non-propriétaires sont moins nombreux à faire partie d'une association (4,1 %) mais s'impliquent davantage au niveau des syndicats (36,9 %).

Au total, 63,0 % des camionneurs travaillent à temps plein. En fait, c'est parmi les salariés que l'on retrouve le plus de camionneurs travaillant à temps partiel (39,4 %). On constate également que les salariés font des parcours locaux dans une plus grande proportion (62 %). De plus, les non-propriétaires parcourent en moyenne de plus courte distance par semaine que les propriétaires.

STATUT DES CAMIONNEURS DANS L'INDUSTRIE

	TOTAL	PROPRIÉTAIRES			NON-PROPRIÉTAIRES		
	(n=662)	Total (n=209)	Exclusifs (n=136)	Exploitants (n=73)	Total (n=453)	Salariés (n=328)	Agences (n=99)
ANNÉE INDUSTRIE							
Moins de 10 ans	32,7 %	28,2 %	28,7 %	27,4 %	33,5 %	32,9 %	42,4 %
11 ans à 20 ans	28,4 %	35,4 %	35,3 %	35,6 %	37,2 %	27,1 %	24,2 %
Plus de 20 ans	38,8 %	36,4 %	36,0 %	37,0 %	39,2 %	39,9 %	32,3 %
Moyenne	18 ans	18 ans	18 ans	18 ans	18 ans	18 ans	16 ans
ANNÉE CAMIONNEUR							
Moins de 10 ans	39,5 %	30,0 %	32,4 %	26,0 %	41,2 %	41,5 %	37,4 %
11 ans à 20 ans	27,5 %	34,5 %	33,8 %	35,6 %	26,3 %	26,2 %	30,3 %
Plus de 20 ans	32,7 %	35,5 %	33,8 %	38,4 %	32,2 %	32,0 %	31,3 %
Moyenne	16 ans	18 ans	17 ans	18 ans	16 ans	16 ans	16 ans
TEMPS PLEIN/ PARTIEL							
Temps plein	63,0 %	77,4 %	79,4 %	74,0 %	60,6 %	60,1 %	67,7 %
Temps partiel	37,0 %	22,6 %	20,6 %	26,0 %	39,4 %	39,9 %	32,3 %
TYPE DE CONDUITE							
Local	60 %	48 %	43 %	56 %	62 %	65 %	45 %
Intra provincial	19 %	18 %	19 %	17 %	19 %	19 %	23 %
Inter provincial	8 %	10 %	10 %	9 %	7 %	6 %	14 %
Etats-Unis / Mexique	13 %	23 %	28 %	16 %	11 %	10 %	16 %
DISTANCE/SEM. (MILLES) (temps plein)							
Minimum	1504	1749	2067	1126	1452	1419	1746
Moyenne	2078	2476	2685	2065	1996	1935	2408
Maximum	2673	3182	3373	2808	2567	2514	3047
MEMBRE D'UNE ASSOCIATION							
Oui	6,2 %	18,9 %	14,7 %	26,0 %	4,1 %	4,3 %	4,0 %
Non	93,3 %	81,1 %	85,3 %	74,0 %	95,4 %	95,1 %	96,0 %
MEMBRE D'UN SYNDICAT							
Oui	34,9 %	18,9 %	23,5 %	11,0 %	36,9 %	38,7 %	28,3 %
Non	65,7 %	80,7 %	75,7 %	89,0 %	63,1 %	61,3 %	71,7 %

4. Conditions de travail général

4.1 Le nombre d'heures travaillées

Dans l'ensemble, les camionneurs se disent très ou assez satisfaits (79,6 %) du nombre d'heures de route qu'ils effectuent par semaine et affirment en majorité travailler assez d'heures (70,9 %). Pour leur part, les propriétaires expriment davantage leur insatisfaction à cette égard (33,8 % sont assez ou très insatisfaits) et sont plus nombreux à mentionner travailler beaucoup trop d'heures (47,3 %).

On peut comprendre l'insatisfaction des propriétaires lorsque l'on observe le nombre d'heures qu'ils consacrent au travail par semaine 74 heures/sem.. Pour leur part, les non-propriétaires consacrent en moyenne 59 heures au travail par semaine.

QG27. Diriez-vous que vous êtes TRÈS SATISFAIT, ASSEZ SATISFAIT, PEU SATISFAIT ou PAS DU TOUT SATISFAIT du nombre d'heures de route que vous faites par semaine ?

	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	20,1 %	11,4 %	12,5 %	9,6 %	21,5 %	22,3 %	17,2 %
Assez satisfait	59,5 %	51,4 %	47,8 %	57,5 %	60,9 %	61,3 %	58,6 %
Assez insatisfait	13,9 %	21,9 %	23,5 %	19,2 %	12,5 %	12,2 %	16,2 %
Très insatisfait	6,1 %	11,9 %	13,2 %	9,6 %	5,1 %	4,3 %	8,1 %

QG35. En moyenne, combien d'heures par semaine consacrez-vous à ? FILTRE : travaille à temps plein

	TOTAL	PROPRIÉTAIRES			NON-PROPRIÉTAIRES		
	(n=441)	Total (n=162)	Exclusifs (n=108)	Exploitants (n=54)	Total (n=279)	Salariés (n=197)	Agences (n=67)
Conduite	45h	50h	51h	48h	43h	42h	45h
Gestion admn.	4h	6h	5h	9h	3h	3h	5h
Entretien	5h	8h	7h	9h	5h	5h	4h
Attente	8h	10h	11h	8h	8h	8h	9h
Famille/ami/loisir	27h	23h	24h	22h	28h	28h	29h

QG25. Diriez-vous que vous travaillez BEAUCOUP TROP D'HEURES, ASSEZ D'HEURES, PAS ASSEZ D'HEURES ou VRAIMENT PAS ASSEZ D'HEURES ?

	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 trop	25,4 %	47,3 %	47,8 %	46,6 %	21,6 %	21,3 %	19,2 %
Assez	67,3 %	47,2 %	50,0 %	42,5 %	70,9 %	71,6 %	69,7 %
Pas assez	6,5 %	5,5 %	2,2 %	11,0 %	6,7 %	6,4 %	9,1 %
Vraiment pas assez	0,5 %	--	--	--	0,6 %	0,6 %	1,0 %

4.2 La rémunération

4.2.1 Les formes de rémunération

Les non-proprétaires sont surtout payés au kilomètre ou au mille ou au voyage. Les non-proprétaires quant à eux sont surtout payés à l'heure.

QG3. Habituellement, de quelle façon êtes-vous payé lorsque vous travaillez en tant que camionneur ? Est-ce le plus souvent...

	TOTAL (n=662)	PROPRIÉTAIRES			NON-PROPRIÉTAIRES		
		Total (n=209)	Exclusifs (n=136)	Exploitants (n=73)	Total (n=453)	Salariés (n=328)	Agences (n=99)
A l'heure	53,3 %	12,6 %	10,3 %	16,4 %	60,2 %	62,8 %	48,5 %
Au mille	18,4 %	26,3 %	34,6 %	12,3 %	17,0 %	15,9 %	24,2 %
Au kilomètre	7,4 %	7,8 %	5,1 %	12,3 %	7,3 %	7,0 %	10,1 %
Au voyage	7,3 %	21,3 %	17,6 %	27,4 %	4,9 %	4,6 %	7,1 %
A la semaine	5,7 %	4,2 %	5,9 %	1,4 %	5,9 %	6,1 %	3,0 %
% de la facture	2,9 %	9,5 %	11,0 %	6,8 %	1,8 %	1,5 %	1,0 %
Au poids/Volume	1,6 %	1,6 %	6,6 %	12,3 %	0,4 %	0,3 %	-
Autres	3,5 %	9,2 %	8,1 %	11,0 %	2,4 %	1,8 %	6,1 %

4.2.2 La satisfaction face à la rémunération

La majorité des non-proprétaires est assez satisfaite de sa rémunération par semaine (53,4 %). On ne peut toutefois en dire autant des propriétaires dont 48,1 % sont insatisfaits. En fait, ce sont les propriétaires exploitants qui sont les plus insatisfaits (53,4 %).

Lorsque l'on compare le revenu associé au camionnage on constate que le métier semble davantage rapportée aux non-proprétaires (revenu moyen : 36 385 \$) qu'aux propriétaires (revenu moyen : 30 009 \$).

QG26. Diriez-vous que vous êtes TRES SATISFAIT, ASSEZ SATISFAIT, PEU SATISFAIT OU PAS DU TOUT SATISFAIT DE VOTRE RÉNUMÉRATION par semaine ?

	TOTAL (n=662)	PROPRIÉTAIRES			NON-PROPRIÉTAIRES		
		Total (n=209)	Exclusifs (n=136)	Exploitants (n=73)	Total (n=453)	Salariés (n=328)	Agences (n=99)
Très satisfait	19,3 %	10,9 %	12,5 %	8,2 %	20,7 %	21,0 %	18,2 %
Assez satisfait	51,3 %	39,2 %	40,4 %	37,0 %	53,4 %	54,6 %	40,4 %
Assez insatisfait	20,5 %	35,3 %	29,4 %	45,2 %	17,9 %	17,4 %	25,3 %
Très insatisfait	8,5 %	12,8 %	15,4 %	8,2 %	7,7 %	6,7 %	16,2 %

QH1. Quel montant du revenu total avant impôt vous accordez-vous comme salaire et dividende? Est-ce...

QH2. Quel est votre revenu PERSONNEL annuel avant impôt? Est-ce...

	PROPRIÉTAIRES			NON-PROPRIÉTAIRES		
	Total (n=209)	Exclusifs (n=136)	Exploitants (n=73)	Total (n=453)	Salariés (n=328)	Agences (n=99)
Moins de 25 k\$	38,9 %	44,1 %	30,1 %	16,6 %	15,5 %	24,2 %
Entre 25 k\$ et 40 k\$	31,1 %	31,6 %	30,1 %	42,0 %	41,8 %	46,5 %
Plus de 40 k\$	14,0 %	11,8 %	17,8 %	32,0 %	33,2 %	23,2 %
Revenu moyen	30 009 \$	28 097 \$	33 640 \$	36 385 \$	32 737 \$	36 843 \$

4.2.3 Les avantages sociaux

Par ailleurs, plus de 80 % des propriétaires ne reçoivent aucun avantage social. Ainsi, les non-propriétaires sont plus nombreux à avoir des congés payés (22,6 %), des régimes de retraite (20,2 %) et des assurances (17,6 %).

QA. Dans le cadre de votre travail de camionneur, est-ce que vous bénéficiez d'avantages sociaux ?

SI OUI : LESQUELS ?

	TOTAL (n=662)	PROPRIÉTAIRES			NON-PROPRIÉTAIRES		
		Total (n=209)	Exclusifs (n=136)	Exploitants (n=73)	Total (n=453)	Salariés (n=328)	Agences (n=99)
Assurances	44,5 %	12,3 %	14,0 %	9,6 %	50,1 %	51,8 %	43,4 %
Congés payés	40,9 %	6,2 %	5,9 %	6,8 %	46,9 %	49,7 %	35,4 %
Régime de retraite	28,2 %	5,6 %	7,4 %	2,7 %	32,0 %	34,1 %	22,2 %
Garantie d'emploi	15,2 %	2,4 %	2,9 %	1,4 %	17,4 %	18,6 %	8,1 %
Bonus/prime	12,8 %	2,9 %	2,2 %	4,1 %	14,5 %	15,5 %	9,1 %
Autres	0,5 %	-	-	-	0,5 %	0,6 %	-
Aucune	43,7 %	83,7 %	83,8 %	83,6 %	36,8 %	34,5 %	43,4 %

4.2.4 Les autres rémunérations

De plus, la majorité des non-propriétaires payés au kilomètre ou au mille est rémunérée lors de certaines autres situations particulières. Pour la grande majorité des propriétaires, ces circonstances ne font l'objet d'aucune rémunération.

- Chargement/déchargement (56,9 % versus 33,1 %)
- Attendre chez le client (54,0 % versus 9,6 %)
- Retour de voyage (lay over) (56,6 % versus 35,9 %)
- Entre deux clients (54,3 % versus 45,4 %)

QG11. En général, recevez-vous une compensation autre que votre rémunération habituelle pour...
 FILTRE : est payé à au kilomètre ou au mille

	TOTAL (n=662)	PROPRIÉTAIRES			NON-PROPRIÉTAIRES		
		Total (n=209)	Exclusifs (n=136)	Exploitants (n=73)	Total (n=453)	Salariés (n=328)	Agences (n=99)
(Dé)chargement	33,1 %	37,0 %	22,2 %	56,9 %	61,3 %	38,2 %	
Bris mécanique	19,5 %	18,5 %	22,2 %	32,6 %	34,7 %	29,4 %	
Attendre chez le client	9,6 %	11,1 %	5,6 %	54,0 %	57,3 %	52,9 %	
Retour de voyage	35,9 %	38,9 %	37,8 %	56,6 %	62,7 %	26,5 %	
Entre deux clients	45,4 %	51,9 %	27,8 %	54,3 %	57,3 %	32,4 %	
N'est pas payé	42,1 %	35,2 %	61,1 %	18,2 %	14,7 %	29,4 %	

4.3 La formation

La majorité des camionneurs ont reçu de la formation sur les rondes de sécurité (74,1 %), les freins et les roues (69,0 %), les matières dangereuses (57,9 %) et les heures de conduite (57,7 %).

En ce qui concerne, la loi 430, la majorité des propriétaires a reçu une formation à cet effet (58,2 %). Toutefois, 35,7 % des propriétaires se considèrent peu ou pas du tout informé au sujet de cette loi et 54,6 % des non-propriétaires partagent cet opinion.

QG33. Au cours des cinq dernières années, avez-vous reçu de la formation sur...? (n=662)

	TOTAL	PROPRIÉTAIRES			NON-PROPRIÉTAIRES		
	(n=662)	Total (n=209)	Exclusifs (n=136)	Exploitants (n=73)	Total (n=453)	Salariés (n=328)	Agences (n=99)
Ronde de sécurité	74,1 %	75,1 %	75,7 %	74,0 %	74,0 %	73,2 %	76,8 %
Freins/roues	69,0 %	72,1 %	75,0 %	67,1 %	68,5 %	67,7 %	74,7 %
Matières dangereuses	57,9 %	51,8 %	58,1 %	41,1 %	59,0 %	58,2 %	67,7 %
Heure de conduite	57,7 %	66,1%	65,4 %	67,1 %	56,2 %	55,2 %	60,6 %
Politique d'évaluation	43,0 %	51,3 %	50,0 %	53,4 %	41,5 %	40,5 %	47,5 %
Loi 430	41,0 %	58,2 %	52,9 %	67,1 %	38,0 %	37,2 %	48,5 %
Autre	1,4 %	0,5 %	-	1,4 %	1,6 %	1,5 %	1,0 %
Aucune	14,2 %	13,9 %	14,0 %	13,7 %	14,3 %	14,9 %	11,1 %

QG46. Diriez-vous que vous êtes TRES INFORMÉ, ASSEZ INFORMÉ, PEU INFORMÉ OU PAS DU TOUT INFORMÉ sur la loi 430 du transport ? (n=662)

	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 informés	9,9 %	11,0 %	11,8 %	9,6 %	9,8 %	9,5 %	12,1 %
Assez informés	36,0 %	50,9 %	47,1 %	57,5 %	33,4 %	34,1 %	29,3 %
Peu informés	30,0 %	23,9 %	25,0 %	21,9 %	31,1 %	30,8 %	36,4 %
Pas du tout informés	21,8 %	11,8 %	14,0 %	8,2 %	23,5 %	23,5 %	20,2 %

4.4 Conditions générales des camionneurs longue distance et camionneurs courte distance

On compte davantage de non-propriétaires (88,5 %), de camionneurs membre d'un syndicat (40,1 %) et de conducteurs à temps partiel (46,9 %) parmi les conducteurs de courtes distances. Ainsi, la distance moyenne parcourue par semaine par ces camionneurs est moins importante que celle parcourue par les camionneurs de longues distances.

En ce qui a trait à la rémunération, les conducteurs longue distance sont plus nombreux à être rémunéré au mille ou au kilomètre alors que les conducteurs de courtes distances sont en majorité rémunérés à l'heure. De plus, les conducteurs de courtes distances possèdent certains avantages sociaux dans des proportions plus élevés. Par contre, les camionneurs longue distance (57,3 %) sont plus nombreux à recevoir différentes formes de compensation (attentes, bris mécanique etc.).

Conditions des camionneurs longue distance et des camionneurs courte distance

	Camionneurs longue distance (n=127)	Camionneurs courte distance (n=81)
Int12. Statut d'emploi		
Temps plein	72,9 %	53,1 %
Temps partiel	27,1 %	46,9 %
Q1a. Type de camionneurs		
Propriétaire	17,6 %	11,5 %
Non-propriétaire	82,4 %	88,5 %
QG3. Rémunération		
Kilomètre	11,8 %	2,8 %
Mille	34,6 %	1,8 %
Heure	33,3 %	73,7 %
QG19. Distance moyenne/sem.		
	2 349 milles	1 229 milles
QG11. Compensation (autres rémunération)		
	57,3 %	29,2 %
QG2. Membre d'un syndicat		
	28,6 %	40,1 %
QA. Avantage sociaux		
Garantie d'emploi	10,5 %	20,0 %
Uniforme / vêtement / bottes	3,0 %	8,0 %

5. Conditions de travail des propriétaires

5.1 Conditions de travail des propriétaires en général

Le tableau suivant dresse un portrait des conditions d'acquisition et de financement d'un tracteur pour les propriétaires exclusifs et exploitant.

Conditions générales des propriétaires

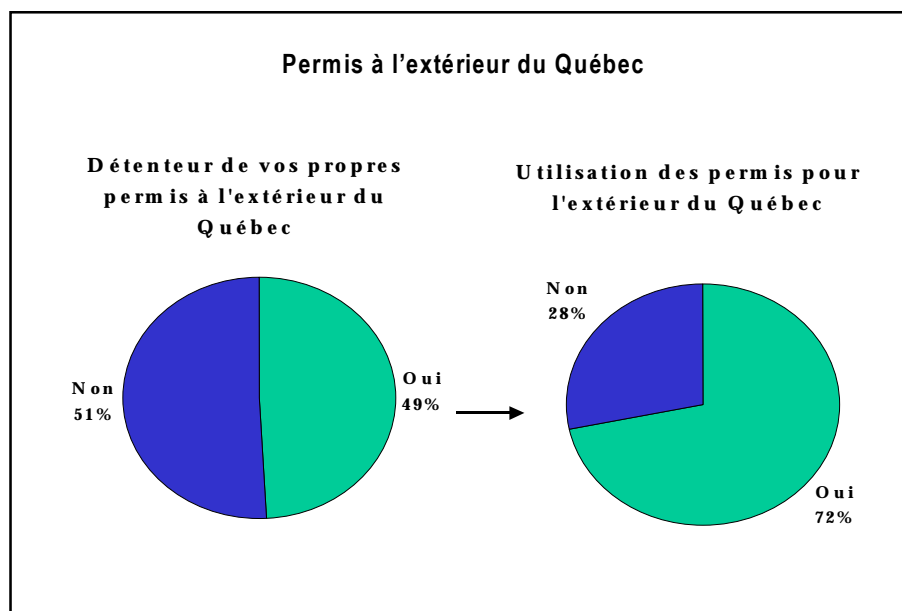
	TOTAL (n=208)	Exclusifs (n=135)	Exploitants (n=73)
QP1. Ancienneté propriétaire	10 ans	9 ans	14 ans
QP2. Statut juridique			
Enregistré	10,4 %	11,8 %	8,2 %
Incorporé	78,9 %	79,4 %	78,1 %
À son compte	8,2 %	7,4 %	9,6 %
Autre	2,5 %	1,5 %	4,1 %
QP3. Nombre de tracteurs routiers	2 tracteurs	1 tracteur	4 tracteurs
QP4. Année de fabrication du dernier tracteur	1994	1994	1995
QP18. Entretien du tracteur			
Propriétaire	71,1 %	66,2 %	79,5 %
Autre personne	28,9 %	33,8 %	20,5 %
QP9/13. Modalité d'acquisition			
Achat	81,3 %	81,6 %	80,8 %
Location/option d'achat (valeur résiduelle à l'échéance du contrat)	18,7 % (20 166 \$)	18,4 % (14 953 \$)	19,2 % (26 883 \$)
QP5. Année d'achat du dernier tracteur	1997	1997	1997
QP6. Nombre de KM au compteur lors de l'achat	234 537	241 525	223 686
QP7. Prix moyen du tracteur excluant les taxes	89 292 \$	94 527 \$	80 194 \$
QP14. Montant mensuel à payer excluant les taxes	1 817 \$	1 914 \$	1 606 \$
QP8. Frais additionnels avant de prendre la route			
Oui (frais moyen \$)	37,2 % (17 723 \$)	30,9 % (28 596 \$)	47,9 % (5 361 \$)
Non	62,8 %	69,1 %	52,1 %
QP10. Dépôt comptant	21 345 \$	21 068 \$	21 819 \$

QP11. Contracté un prêt			
Oui	70,2 %	72,8 %	65,8 %
(Valeur du prêt)	(75 018 \$)	(78 705 \$)	(67 725 \$)
Non	29,8 %	27,2 %	34,2 %
QP12. Durée du prêt			
	49 mois	50 mois	47 mois

5.1.1 Permis pour l'extérieur du Québec

49 % des propriétaires détiennent leurs propres permis pour l'extérieur du Québec. De ceux-ci 72 % les utilisent. Ainsi, si l'on extrapole, ces résultats, on constate que 35 % des propriétaires utilisent des permis pour l'extérieur du Québec.

QP24b. Etes-vous détenteur de vos propres permis à l'extérieur du Québec ?
SI OUI: Les utilisez-vous?



5.1.2. Responsabilité de la gestion administrative

Plus d'une fois sur deux (53,5 %) le propriétaire est impliqué dans la gestion administrative et y consacrent en moyenne 8 heures par semaine. (cf QG37 p18)

QP20. Qui s'occupe de la gestion administrative de vos opérations de camionneur, c'est-à-dire le paiement des factures, la comptabilité générale, les remboursements de taxes, etc.?

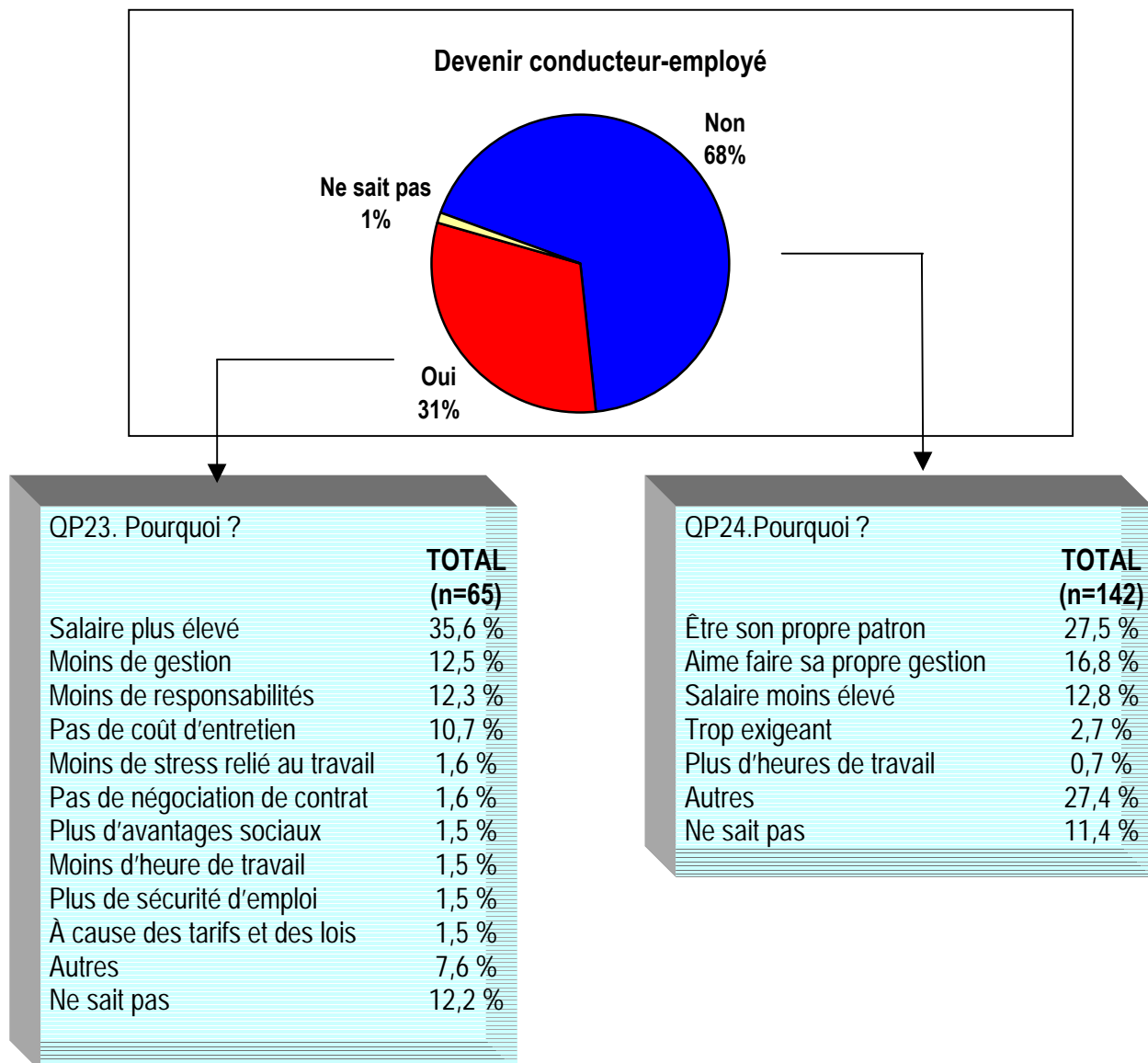
	TOTAL (n=208)	EXCLUSIFS (n=135)	EXPLOITANTS (n=73)
Propriétaire seulement	25,4 %	25,0 %	26,0 %
Comptable seulement	19,6 %	20,6 %	17,8 %
Conjoint seulement	12,8 %	15,4 %	8,2 %
Propriétaire et comptable	11,4 %	13,2 %	8,2 %
Propriétaire et conjoint	8,5 %	10,3 %	5,5 %
Propriétaire et autre personne	8,2 %	7,4 %	9,6 %
Membre de la famille autre que le conjoint	6,4 %	3,7 %	11,0 %
Service de comptabilité	2,5 %	-	6,8 %
Autre	4,9 %	3,7 %	6,8 %
TOTAL PROPRIÉTAIRE	53,5 %	55,9 %	49,3 %

5.1.3 Avez-vous déjà pensé devenir conducteur-employé ?

31,2 % des conducteurs propriétaires ont déjà envisagé devenir conducteur-employé. Leurs principales motivations à cet effet demeurent la perception d'un salaire plus élevés chez les camionneurs non-propriétaires (35,6 %), le fait qu'il n'y ait pas de gestion à effectué (12,5 %) et qu'il y ait moins de responsabilités (12,3 %).

Par ailleurs, la majorité des propriétaires n'a jamais envisagé devenir conducteur employé (68,1 %) parce qu'elle aime être son propre patron (27,5 %), elle aime faire sa gestion (16,8 %) et qu'elle ne voudrait pas perdre l'avantage de son salaire plus élevé (12,8 %).

QP22. Avez-vous déjà pensé à devenir conducteur-employé (non-propriétaire de tracteur qui travaille pour un employeur) ?



5.1.4 Détenteurs et non-détenteurs de semi-remorque

Il y a une plus grande proportion de propriétaires exploitants (55,2 %) et de membre d'association (23,8 %) parmi les détenteurs de semi-remorque. Par contre, les propriétaires de semi-remorque sont moins nombreux à être membres d'un syndicat (13,6 %). Ces camionneurs ont également plus d'ancienneté (13 ans) et possèdent trois tracteurs en moyenne. Ils ont effectué un dépôt comptant sur leur dernier tracteur plus important que les propriétaires ne possédant pas de semi-remorque. De plus, leur tracteur avait moins de kilométrage au compteur au moment de l'achat.

Par ailleurs, on compte davantage de conducteurs travaillant à temps partiel (29,2 %) parmi ces propriétaires. Ceci peut en partie expliquer que ces camionneurs retirent un plus faible revenu de leurs activités liées au camionnage et effectuent surtout du transport local (57 %).

Les propriétaires de semi-remorque sont également plus nombreux à faire l'entretien de leur camion eux-mêmes et sont moins nombreux à recevoir une autre forme de rémunération (23,8 %). Toutefois, ils restent significativement moins nombreux à envisager devenir conducteur-employé.

Conditions des propriétaires détenteurs et non-détenteurs de semi-remorque

	Possèdent une semi-remorque (n=123)	Ne possèdent pas de semi-remorque (n=85)
Int12. Statut d'emploi		
Temps plein	70,8 %	87,0 %
Temps partiel	29,2 %	13,0 %
Q1B. Type de propriétaire		
Exclusifs	44,8 %	91,0 %
Exploitants	55,2 %	9,0 %
QP1. Ancienneté propriétaire	13 ans	7 ans
QG40-43 Type de conduite		
Local	57 %	32 %
Intra provincial	18 %	18 %
Inter provincial	8 %	13 %
Etats-Unis /Mexique	15 %	37 %
QP3. Nombre de tracteurs routiers	3 tracteurs	1 tracteur
QP6. Nombre de KM au compteur lors de l'achat	205 531	267 299
QP10. Dépôt comptant	28 301 \$	11 914 \$
QP18. Entretien du tracteur		
Propriétaire	75,8 %	63,6 %
Autre personne	24,2 %	36,4 %
QP19. Revenu pour les activités de camionnage	33 188	36 478
QG11. Compensation (autres rémunération)	33,6 %	57,4 %

QP22. Devenir conducteur employé	25,5 %	40,1 %
QG1. Membre d'une association	23,8 %	11,8 %
QG2. Membre d'un syndicat	13,6 %	27,1 %
QA. Avantage sociaux		
Régime de retraite	8,7 %	1,2 %
Congés payés/vacances	9,7 %	1,2 %
Bonus/primes	4,9 %	--

5.1.5 Camionneurs longues distances et camionneurs courtes distances

Les camionneurs de courtes distances sont plus nombreux à effectuer eux-mêmes l'entretien de leur tracteur. De plus, le tracteur dont ils sont propriétaires était âgé de 4 ans au moment où ils en ont fait l'acquisition. Leurs mensualités sont donc moins élevées que celles des camionneurs de longues distances qui ont généralement acheté un tracteur construit l'année précédent l'acquisition.

En ce qui concerne le financement de ce tracteur, les conducteurs longue distance sont plus nombreux à avoir contracté un prêt pour en faire l'acquisition.

Quand à leur emploi du temps, les camionneurs longue distance parcourent plus de milles par semaine que les camionneurs courte distance. Ils consacrent également plus de temps à la gestion.

Conditions des propriétaires longue distance et des propriétaires courte distance

	Camionneurs longue distance (n=127)	Camionneurs courte distance (n=81)
QP18. Entretien du tracteur		
Propriétaire	64,9 %	80,4 %
Autre personne	35,1 %	19,6 %
QP4. Année de fabrication du dernier tracteur	1996	1992
QP5. Année d'achat du dernier tracteur	1997	1996
QP14. Montant mensuel à payer excluant les taxes	1 990 \$	1 452 \$
QP15. Distance parcourue /an (milles)	121 729 milles	71 124 milles
QP11. Contracté un prêt		
Oui	73,2 %	66,4 %
(Valeur du prêt)	(84 483 \$)	(57 172 \$)
Non	26,8 %	33,6 %
QP21. Heures consacrées à la gestion	15 heures	7 heures

5.2 Conditions des propriétaires exclusifs

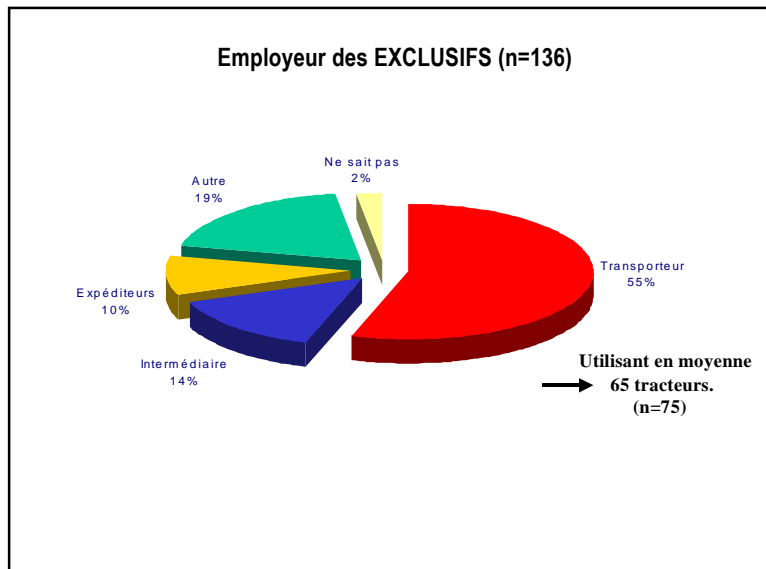
5.2.1 Conditions générales

En moyenne, les propriétaires exclusifs travaillent depuis 7 ans pour leur entreprise cliente. Dans la majorité des cas, cette entreprise est un transporteur (55,1 %) utilisant en moyenne 65 tracteurs.

En ce qui à trait au délai de paiement, dans la grande majorité des cas, les entreprises semblent respecter leur entente d'un délai de 30 jours.

QP26. De quel type d'entreprise s'agit-il ? Est-ce...

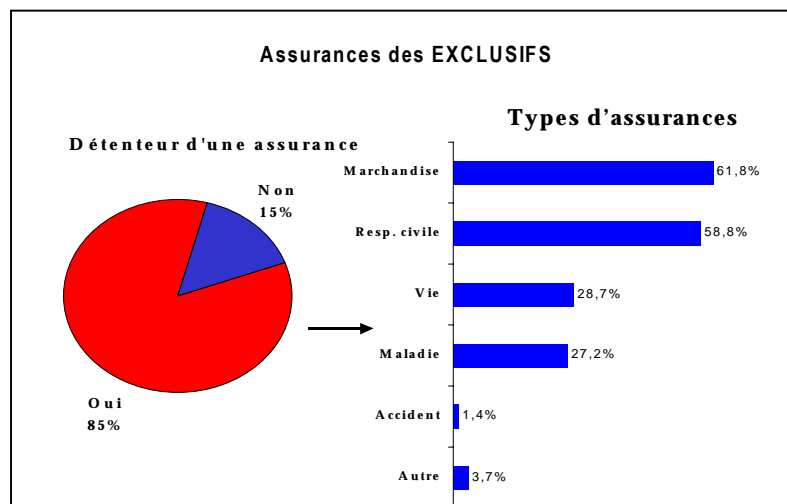
QP27. A votre avis, environ combien de tracteurs ce transporteur utilise-t-il ?



5.2.2. Assurances

85 % des propriétaires détiennent des assurances. Dans la majorité des cas, ces assurances couvrent la marchandise (61,8 %) et la responsabilité civile (58,8 %)

QP32. Quel(s) type(s) d'assurances avez-vous avec cette entreprise ? Avez-vous une...



5.2.3 Type d'entente avec l'entreprise

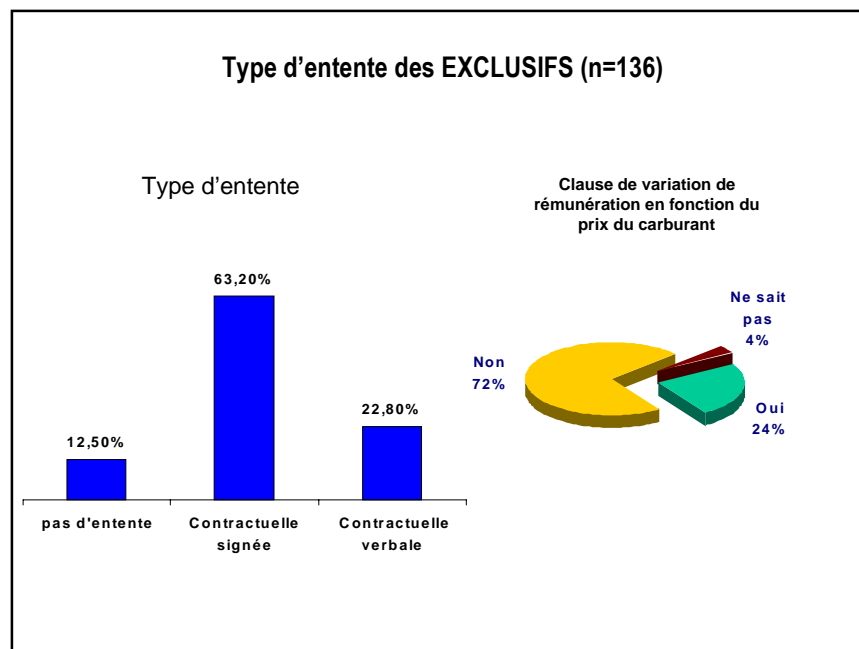
La majorité des propriétaires exclusifs ont une entente contractuelle signée avec l'entreprise avec laquelle ils font affaires. Toutefois, 23,8 % des propriétaires exclusifs n'ont qu'une entente verbale et 12,5 % n'ont aucune entente avec l'entreprise pour laquelle ils travaillent en exclusivité.

Lorsqu'il y a entente, 24,3 % des propriétaires exclusifs mentionnent que leur entente comporte une clause de variation de rémunération en fonction du prix du carburant.

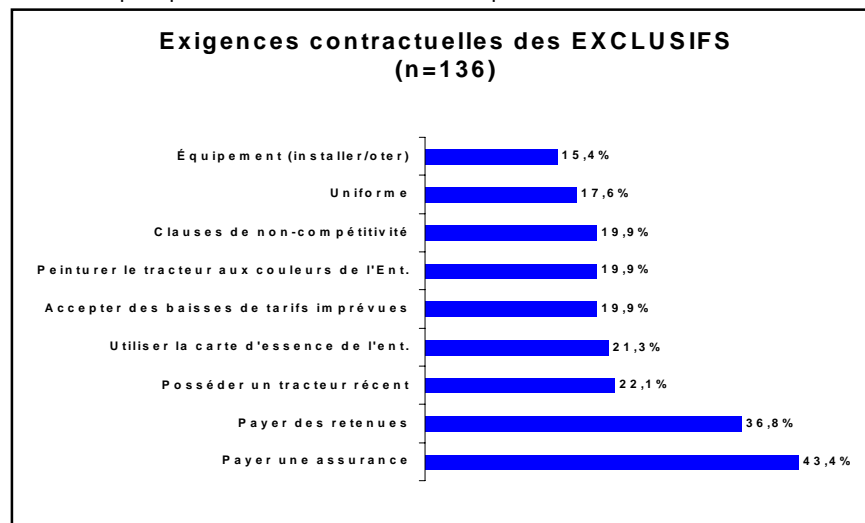
73,5 % des propriétaires exclusifs sont soumis à des exigences contractuelles.

QP28. Avec cette entreprise, avez-vous...

QP29b. Est-ce que votre entente contractuelle prévoit une clause de variation de rémunération en fonction du prix du carburant ?



QP29. L'entreprise avec laquelle vous travaillez, a-t-elle les exigences contractuelles suivantes, c'est-à-dire pour pouvoir travailler avec cette entreprise, êtes-vous tenu de...



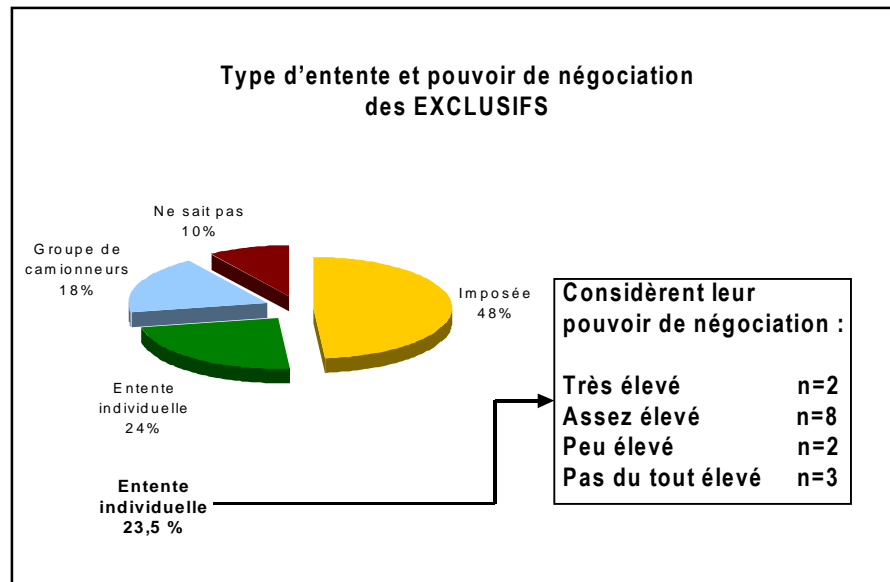
5.2.4 Satisfaction face à l'entente contractuelle

Au total, 48,5 % des propriétaires exclusifs travaillent selon une entente imposée par l'entreprise.

Parmi les propriétaires exclusifs ayant une entente individuelle (23,5 %), 10 sur 15 affirment avoir un pouvoir de négociation très ou assez élevé. Bien que ce résultat ait peu de valeur statistique, il peut en partie expliquer le fait que ces propriétaires exclusifs soient significativement plus satisfaits que ceux ayant un autre type d'entente.

QP33. Les conditions de l'entente que vous avez avec l'entreprise étaient-elles ... ?

QP35. Diriez-vous que votre pouvoir de négociation d'une entente sur vos conditions a été TRES ÉLEVÉ, ASSEZ ÉLEVÉ, PEU ÉLEVÉ OU PAS DU TOUT ÉLEVÉ ?



QP34. Diriez-vous que vous êtes TRES SATISFAIT, ASSEZ SATISFAIT, PEU SATISFAIT OU PAS DU TOUT SATISFAIT des conditions de votre entente ou contrat ?

	TOTAL Exclusifs	Type d'entente		
		Imposée	Individuelle	Groupe de camionneurs
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 %

5.2.5 Conditions des propriétaires exclusifs détenteurs et non détenteurs d'une semi-remorque

Parmi les propriétaires exclusifs, les détenteurs de semi-remorque font affaires avec la même entreprise depuis plus longtemps que les non-détenteurs. À cet effet, ils sont plus nombreux à ne pas avoir d'entente contractuelle. Toutefois, lorsqu'il y a entente, il arrive moins fréquemment pour les non-détenteurs d'une semi-remorque qu'elle soit prédéterminée. Aussi, les détenteurs d'une semi-remorque sont généralement plus satisfaits de leur entente.

Les détenteurs de semi-remorque sont plus nombreux à avoir avec l'entreprise pour laquelle ils travaillent une entente prédéterminée à laquelle s'ajoutent des exigences contractuelles. Ces camionneurs sont également plus nombreux à avoir une entreprise marchandise et une assurance responsabilité civile avec l'entreprise.

Par ailleurs, les non-détenteurs sont plus nombreux à travailler pour un transporteur utilisant 74 tracteurs. Les transporteurs pour lesquels les détenteurs de semi-remorque opèrent détiennent en moyenne 41 tracteurs.

Conditions des propriétaires exclusifs détenteurs et non-détenteurs de semi-remorque

	Possèdent une semi-remorque (n=58)	Ne possèdent pas de semi-remorque (n=78)
QP25. Durée de la relation avec l'entreprise	10 ans	5 ans
QP26. Type d'entreprise		
Transporteur	34,5 %	70,5 %
Expéditeur	17,2 %	3,8 %
Intermédiaire	12,1 %	15,4 %
Autres	31,0 %	10,3 %
QP27. Tracteurs utilisés par le transporteur	41 tracteurs	74 tracteurs
QP28. Type d'entente avec l'entreprise		
Contractuelle verbale	25,9 %	20,5 %
Contractuelle signée	51,7 %	71,8 %
Pas d'entente	19,0 %	7,7 %
QP33. Entente prédéterminée	36,2 %	57,7 %
QP34. Satisfaction face à l'entente	81,0 %	61,6 %

QP29. Exigences contractuelles		
Peinturer le tracteur aux couleurs de l'entreprise	10,3 %	26,9 %
Porter un uniforme	8,6 %	24,4 %
Payer des retenues	20,7 %	48,7 %
Accepter des baisses de tarifs imprévues	10,3 %	26,9 %
Accepter des clauses de non-compétitivité	12,1 %	25,6 %

QP32. Assurances		
Marchandise/cargo	46,6 %	73,1 %
Responsabilité civile	48,3 %	66,7 %

5.2.6 Conditions des propriétaires exclusifs camionneurs longue ou courte distance

Parmi les camionneurs longue distance on relève une proportion plus importante de propriétaires travaillant pour un transporteur (70,1 %).

Les camionneurs longue distance sont plus nombreux à avoir une entente contractuelle signée (73,6 %). Par ailleurs, cette entente, plus d'une fois sur deux est prédéterminée (56,3 %) et impose certaines exigences contractuelles. De plus, l'entente des camionneurs longue distance comprends plus fréquemment que pour les camionneurs courte distance une clause de variation de la rémunération en fonction du prix du carburant (29,9 %).

Les camionneurs longue distance sont également plus nombreux à disposer d'une assurance marchandise (73,6 %) et d'une assurance responsabilité civile (65,5 %) avec l'entreprise pour laquelle ils travaillent en exclusivité.

Conditions des propriétaires exclusifs camionneurs longue ou courte distance

	Camionneurs longue distance (n=127)	Camionneurs courte distance (n=81)
QP26. Type d'entreprise		
Transporteur	70,1 %	28,6 %
Expéditeur	8,0 %	12,2 %
Intermédiaire	12,6 %	16,3 %
Autres	8,0 %	38,8 %
QP28. Type d'entente avec l'entreprise		
Contractuelle verbale	23,0 %	22,4 %
Contractuelle signée	73,6 %	44,9 %
Pas d'entente	3,4 %	28,6 %
QP33. Entente prédéterminée	56,3 %	34,7 %
QP29. Exigences contractuelles		
Payer des retenues	44,8 %	22,4 %
Posséder un tracteur récent	28,7 %	10,2 %
Accepter des clauses de non-compétitivité	25,3 %	12,1 %
QP29b. Clause de variation fonction du prix du carburant	29,9 %	14,3 %
QP32. Assurances		
Marchandise/cargo	73,6 %	40,8 %
Responsabilité civile	65,5 %	46,9 %

5.3 Conditions des propriétaires exploitants

5.3.1 Relation avec les intermédiaires

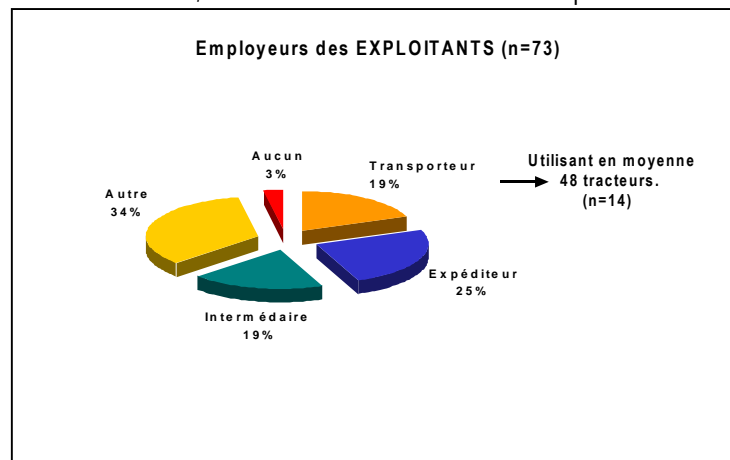
En moyenne, les propriétaires exploitants ont fait affaires avec 29 entreprises au cours de la dernière année. Cette entreprise est un expéditeur (24,7 %), un intermédiaire (19,2 %) ou un transporteur (19,2 %) utilisant en moyenne 48 tracteurs.

52,1 % des propriétaires exploitants ne font jamais affaire avec un intermédiaire pour trouver de nouveaux clients. Parmi les 47,9 % qui font affaires avec un intermédiaire afin de trouver de nouveaux clients, leur principaux critères de sélection sont le taux compétitif (34,3 %) et la réputation de l'intermédiaire (22,9 %).

Par ailleurs leurs motivations à faire affaire avec des intermédiaires est d'obtenir des voyages (20 %), d'être plus efficace (20 %), d'éviter d'établir des contacts avec les clients (17,1 %) et le fait que ce soit parfois plus économique (11,4 %).

QP37. Nous allons maintenant parler du type d'entreprise avec lequel vous faites affaires. Avec lequel de ces types faites-vous le plus souvent affaires ?

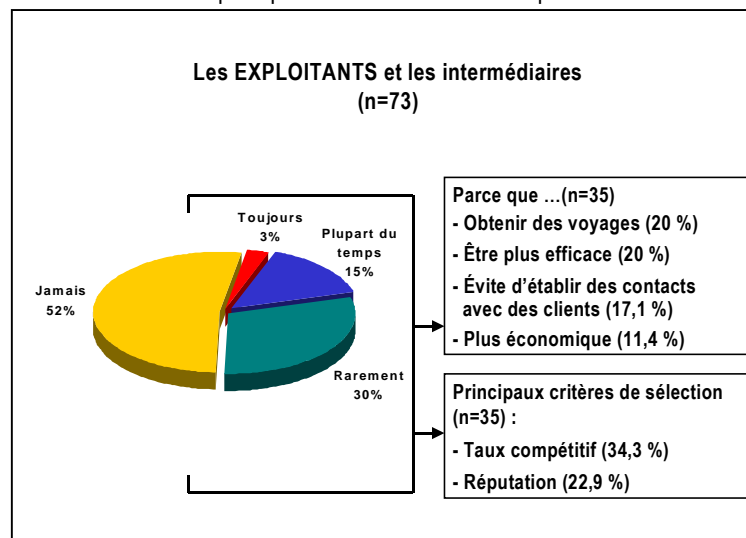
QP38. A votre avis, environ combien de tracteurs ce transporteur utilise-t-il ?



QP42. Pour trouver de nouveaux clients, faites-vous ...affaires avec un ou des intermédiaires ?

QP43. Quelle est la principale raison pour laquelle vous faites affaires avec des intermédiaires ?

QP44. Quel est votre principal critère de sélection lorsque vous choisissez un intermédiaire ?



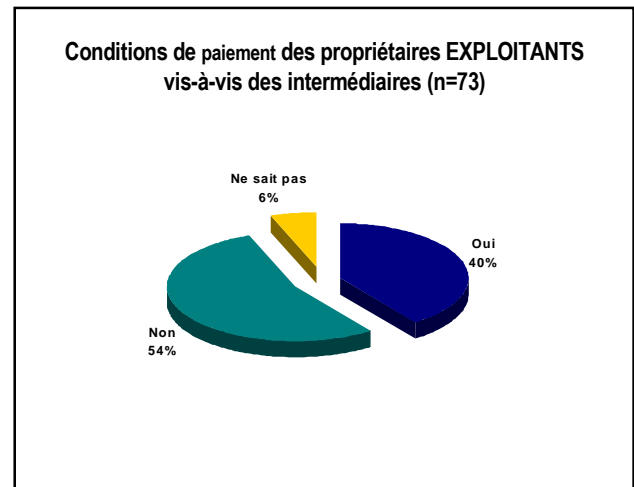
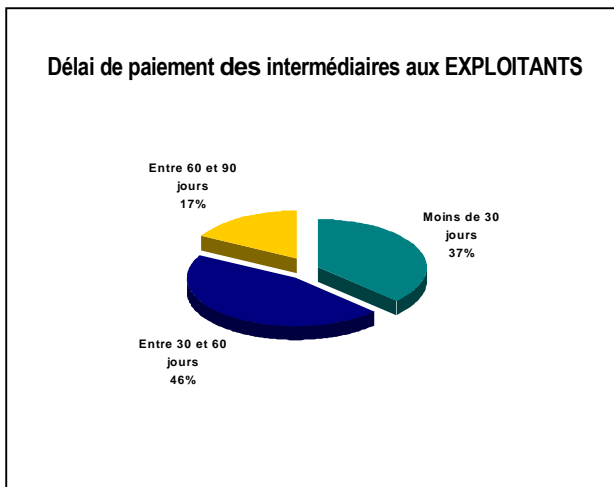
5.3.2 Conditions de paiement des intermédiaires

Le délai de paiement d'un intermédiaire est de 90 jours ou moins.

Par ailleurs, il est déjà arrivé, une fois en moyenne, à 40 % des propriétaires exploitants de ne pas être payé par un intermédiaire. Ceci peut s'expliquer en partie par le fait que ces propriétaires ne vérifient pas de manière systématique le crédit (74,3 %) et l'inscription à la commission (51,4 %) de l'intermédiaire.

QP47. Quel est le délai moyen de paiement de ces intermédiaires?

QP50. Vous est-il déjà arrivé de ne pas être payé par un intermédiaire ?



Q48. Lorsque vous faites affaires avec un intermédiaire pour LA PREMIERE FOIS, est-ce que vous vérifiez ... son CRÉDIT ?

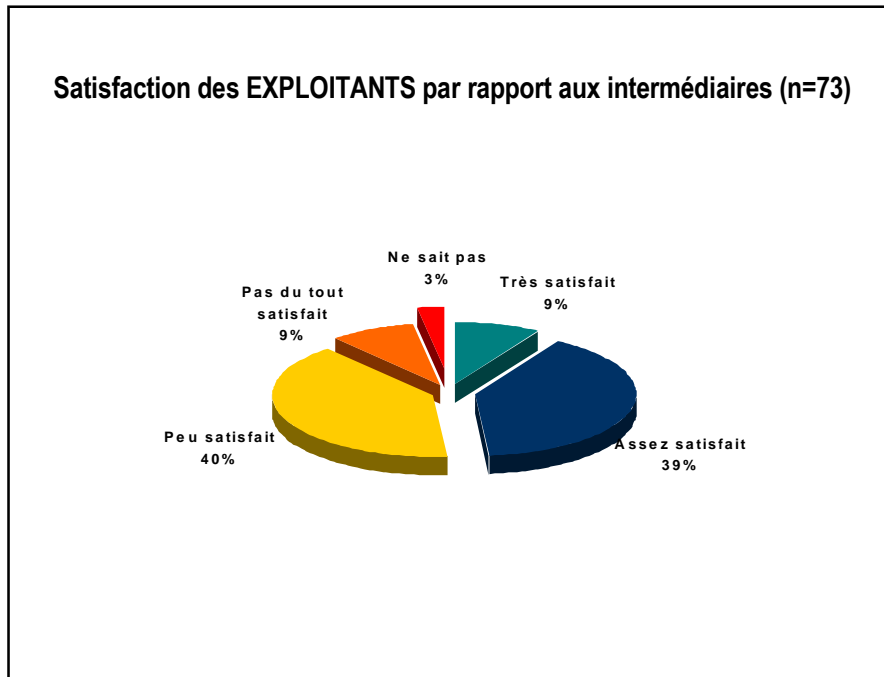
Q49. Et son INSCRIPTION A LA COMMISSION DES TRANSPORTS DU QUÉBEC ?

	CRÉDIT	INSCRIPTION
Toujours	31,4 %	20,0 %
La plupart du temps	22,9 %	17,1 %
Rarement	20,0 %	14,3 %
Jamais	20,0 %	45,7 %

5.3.3 Satisfaction à l'égard des intermédiaires

Par ailleurs, parmi les exploitants qui traitent avec des intermédiaires, on relève autant de camionneurs satisfaits (48,6 %) que d'insatisfaits (48,6 %).

QP45. Concernant les SERVICES RENDUS par ces intermédiaires, diriez-vous que vous êtes



QP46A. Pourquoi ?

	TOTAL (n=7)
LES SATISFAITS	
Facile de se faire payer	n=3
Répond à leurs besoins	n=2
Bons taux	n=1
Efficace	n=1
Ne sait pas	n=1

QP46B. Pourquoi ?

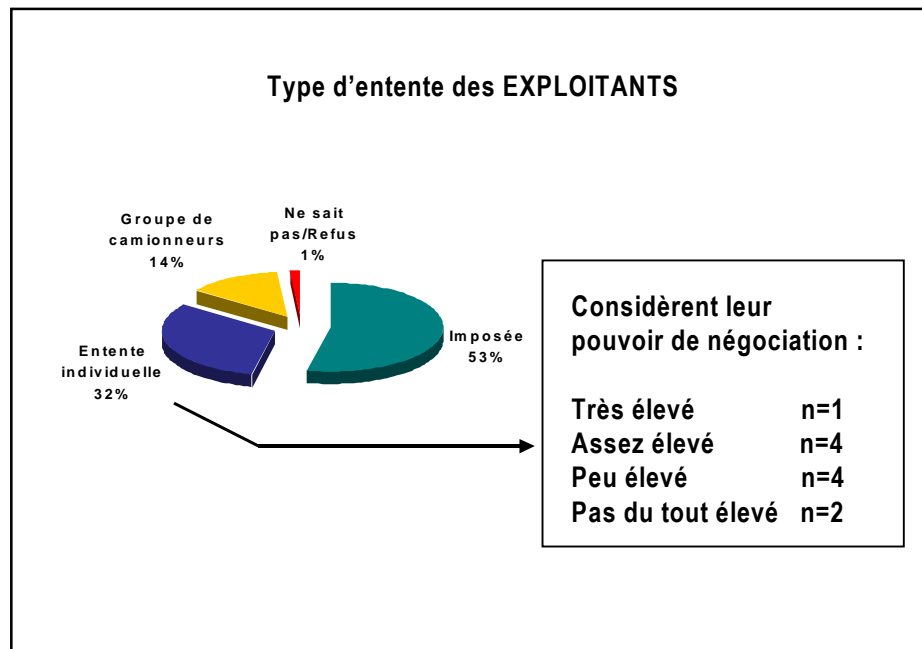
	TOTAL (n=9)
LES INSATISFAITS	
Commission trop élevée	n=3
Manque d'honnêteté	n=2
Mauvaise gestion	n=1
Ne s'occupent pas d'eux	n=1
Ne paye pas pour le retour	n=1
Manque d'expérience	n=1

5.3.4 Satisfaction face aux ententes avec les entreprises clientes

Au total, 53,4 % des propriétaires exploitants travaillent selon une entente imposée par l'entreprise. Les plus satisfaits sont ceux ayant une entente individuelle (60,9 %).

QP39. Le plus souvent, est-ce que votre rémunération est ...?

QP41. Diriez-vous que votre pouvoir de négociation d'une entente sur vos conditions a été TRES ÉLEVÉ, ASSEZ ÉLEVÉ, PEU ÉLEVÉ OU PAS DU TOUT ÉLEVÉ ?



QP40. En général, diriez-vous que vous êtes TRES SATISFAIT, ASSEZ SATISFAIT, PEU SATISFAIT OU PAS DU TOUT SATISFAIT de la rémunération que vous recevez ?

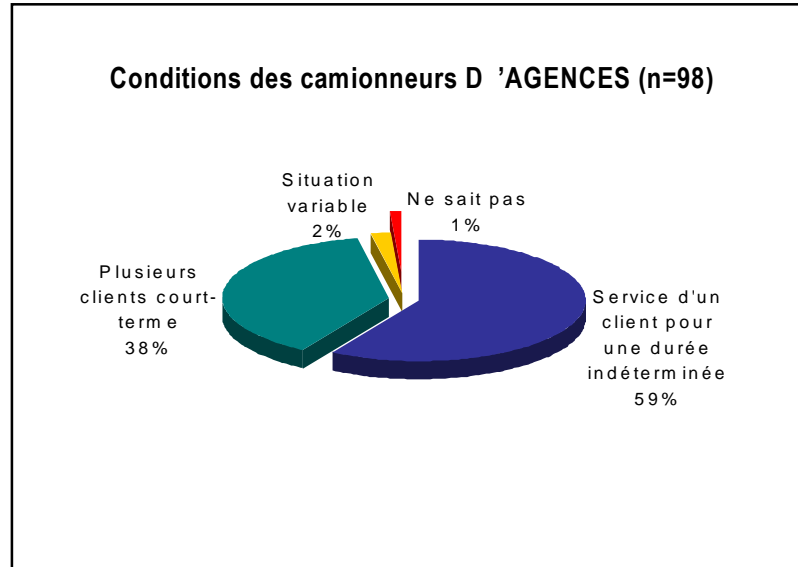
	TOTAL Exploitants	Type d'entente		
		Imposée	Individuelle	Groupe de camionneurs
Très satisfaits	12,3 %	10,3 %	17,4 %	10,0 %
Assez satisfaits	35,6 %	33,3 %	43,5 %	30,0 %
Peu satisfaits	37,0 %	38,5 %	30,4 %	50,0 %
Pas du tout satisfaits	11,0 %	12,8 %	8,7 %	10,0 %

6 Conditions de travail des non-proprétaires

6.1 Conditions des non-proprétaires conducteurs d'agence

Au total, 59 % des conducteurs d'agences sont au services d'une entreprise cliente pour une durée indéterminée et 38,8 % des conducteurs d'agences sont au service de plusieurs clients à court-terme.

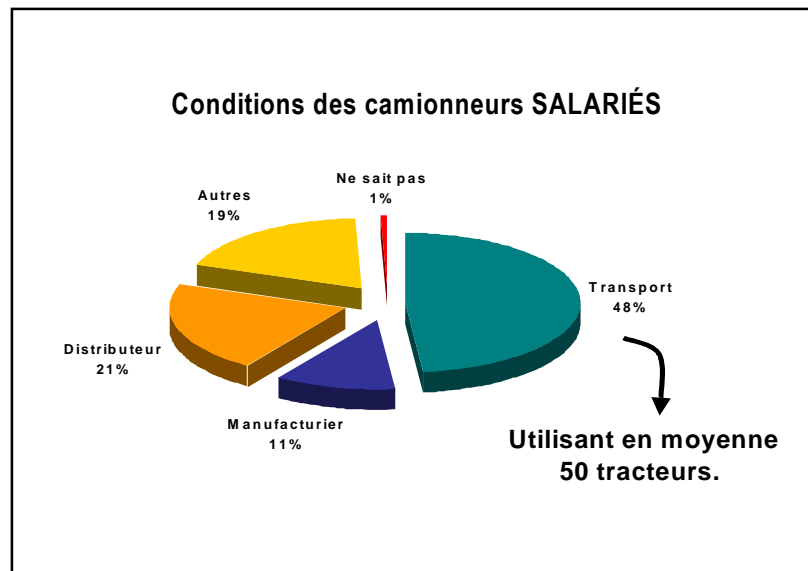
QN2. Quel énoncé correspond le mieux à votre situation ?



6.2 Conditions des non-proprétaires salariés

La majorité des salariés (48,2 %) travaillent pour une entreprise de transport utilisant en moyenne 50 tracteurs. Par ailleurs 21 % des salariés mentionnent travailler pour un distributeur.

QN3. Pour quel type d'employeur travaillez-vous ? Est-ce...



7. Mesure de satisfaction

7.1 Des propriétaires insatisfaits et des non-propriétaires satisfaits

De manière générale, les non-propriétaires sont satisfaits (78,4 %) de leurs sort en tant que professionnel de la route plus que les propriétaires et les propriétaires sont insatisfaits (43,6 %). À cet effet, les non-propriétaires considèrent que leurs conditions de travail sont meilleures que celles des autres camionneurs (53 %) alors que les propriétaires ont l'impression que le sort de tous les camionneurs est semblable au leur (48,2 %).

De plus, dans l'ensemble les camionneurs considèrent que leur sort est semblable (42,2 %) ou mieux (47,9 %) que celui des autres camionneurs du même statut.

QG22. De manière générale, quel est votre degré de satisfaction vis-à-vis de votre sort en tant que professionnel de la route ? Diriez-vous que vous êtes ...

	TOTAL (n=662)	PROPRIÉTAIRES			NON-PROPRIÉTAIRES		
		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 %

QG24. A votre avis, votre sort est-il BEAUCOUP MIEUX, UN PEU MIEUX, SEMBLABLE, UN PEU MOINS BIEN ou BEAUCOUP MOINS BIEN que celui des autres camionneurs en général ?

	TOTAL (n=662)	PROPRIÉTAIRES			NON-PROPRIÉTAIRES		
		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 %

QG23. A votre avis, votre sort est-il BEAUCOUP MIEUX, UN PEU MIEUX, SEMBLABLE, UN PEU MOINS BIEN ou BEAUCOUP MOINS BIEN que celui des autres camionneurs <Q1B > <QN1 > ?

	TOTAL (n=662)	PROPRIÉTAIRES			NON-PROPRIÉTAIRES		
		Total (n=209)	Exclusifs (n=136)	Exploitants (n=73)	Total (n=453)	Salariés (n=328)	Agences (n=99)
Beaucoup mieux	26,5 %	13,9 %	13,2 %	15,1 %	28,6 %	29,3 %	26,3 %
Un peu mieux	21,4 %	22,6 %	20,6 %	26,0 %	21,2 %	21,6 %	23,2 %
Semblable	42,2 %	50,5 %	54,4 %	43,8 %	40,8 %	39,9 %	38,4 %
Un peu moins bien	3,7 %	3,8 %	3,7 %	4,1 %	3,7 %	3,4 %	5,1 %
Beaucoup moins bien	2,0 %	1,4 %	2,2 %	-	2,1 %	2,1 %	3,0 %

7.2 Des conditions de travail qui se sont détériorées au cours des cinq dernières années

L'ensemble des camionneurs (55,9 %) et plus particulièrement les propriétaires (70,7 %) s'entendent pour dire que les conditions de travail de l'industrie se sont détériorées au cours des cinq dernières années. Ainsi, en considérant les cinq dernières années, la plupart des propriétaires affirme que ses propres conditions de travail se sont détériorées (45,4 %) alors que les non-propriétaires mentionnent que leurs conditions de travail sont restées les mêmes (47,1 %).

QG32. Et au cours des cinq dernières années, les conditions de travail de l'ensemble de l'industrie du camionnage se sont-elles AMÉLIORÉES, sont RESTÉES LES MEMES ou se sont DÉTÉRIORÉES ?

	TOTAL	PROPRIÉTAIRES			NON-PROPRIÉTAIRES		
	(n=662)	Total (n=209)	Exclusifs (n=136)	Exploitants (n=73)	Total (n=453)	Salariés (n=328)	Agences (n=99)
Améliorées	15,4 %	10,2 %	7,4 %	15,1 %	16,3 %	16,5 %	17,2 %
Restées les mêmes	23,8 %	18,1 %	19,9 %	15,1 %	24,8 %	25,0 %	23,2 %
Détériorées	55,9 %	70,7 %	72,1 %	68,5 %	53,4 %	52,7 %	57,6 %

QG31. Au cours des cinq dernières années, vos propres conditions de travail dans l'industrie du camionnage se sont-elles AMÉLIORÉES, sont RESTÉES LES MEMES ou se sont DÉTÉRIORÉES ?

	TOTAL	PROPRIÉTAIRES			NON-PROPRIÉTAIRES		
	(n=662)	Total (n=209)	Exclusifs (n=136)	Exploitants (n=73)	Total (n=453)	Salariés (n=328)	Agences (n=99)
Améliorées	32,0 %	22,1 %	21,3 %	23,3 %	33,7 %	34,1 %	34,3 %
Restées les mêmes	44,9 %	32,5 %	33,1 %	31,5 %	47,1 %	47,6 %	40,4 %
Détériorées	22,3 %	45,4 %	45,6 %	45,2 %	18,4 %	17,4 %	24,2 %

7.3 Améliorations et détériorations des conditions de travail au cours des cinq dernières années

Selon les camionneurs interrogés, la rémunération (27,1 %) est la principale condition de travail qui s'est détériorée. Par ailleurs, l'opinion concernant les heures de conduites est partagée. En effet, certains mentionnent que les heures de conduites se sont détériorées (12,4 %) alors que d'autres en font mention comme principal amélioration des conditions de travail (8,2 %). Par ailleurs, il semble y avoir eu des améliorations en ce qui à trait à la qualité des équipements.

QG33. Au cours des cinq dernières années, quelle est LA PRINCIPALE CONDITION de travail qui s'est la plus AMÉLIORÉE dans l'industrie ?

	TOTAL (n=662)
Qualité des équipements	15,9 %
Heures de conduite	8,2 %
Sécurité routière	5,8 %
Rémunération	5,0 %
Comportement des contrôleurs routiers	4,9 %
Confort des équipements	4,5 %
Technologie des équipements	3,1 %
Réglementation/Loi en général	1,5 %
Exigences des clients	1,1 %
Loi 430	1,1 %
Entretien des camions	1,0 %
Stabilité d'emploi	1,0 %
Autres	5,0 %
Aucune amélioration	27,5 %

QG34. Au cours des cinq dernières années, quelle est LA PRINCIPALE CONDITION de travail qui s'est la plus DÉTÉRIORÉE dans l'industrie ?

	TOTAL (n=662)
Rémunération	27,1 %
Heures de conduite	12,4 %
Prix de l'essence	6,4 %
Concurrence plus accrue	4,6 %
Comportement des contrôleurs routiers	3,6 %
Comportement des automobilistes	3,1 %
Exigences des clients	3,0 %
État des routes	2,9 %
Guerre des prix d'essence	2,6 %
Réglementation/Loi en général	2,2 %
Garantie d'emploi	1,7 %
Détérioration générale	1,3 %
Rapport avec l'employeur	1,3 %
Loi 430	1,2 %
Autre	7,3 %
Aucune détérioration	7,7 %

7.4 15,3 % des camionneurs souhaitent quitter la profession

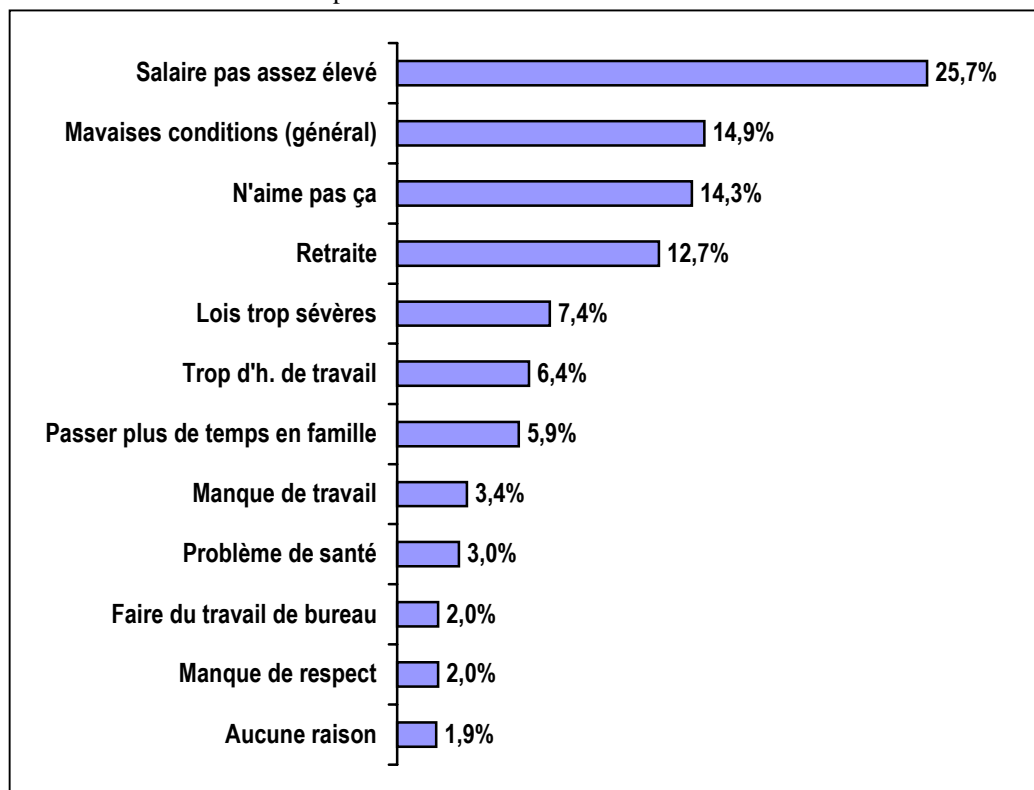
Au total, 15,3 % des camionneurs interrogés mentionnent qu'il est peu ou pas du tout probable qu'ils continuent d'exercer la profession au cours des deux prochaines années et ce parce qu'ils considèrent que leur rémunération n'est pas assez élevée (25,7 %) ou que les conditions en générale son mauvaises (14,9 %).

À cet effet, on constate que les propriétaires envisageant quitter la profession sont plus nombreux à critiquer leur rémunération (62,3 %). Pour leur part, les non-propriétaires mentionnent envisager quitter la profession parce qu'ils n'aime pas leur travail (17,5 %).

QG28. Quelle est la probabilité que vous continuiez à exercer la profession de camionneur au cours des deux prochaines années ? Diriez-vous qu'il est ...

	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 probable	61,1 %	61,7 %	62,5 %	60,3 %	61,0 %	61,0 %	54,5 %
Assez probable	22,3 %	19,1 %	19,9 %	17,8 %	22,9 %	22,9 %	25,3 %
Peu probable	12,3 %	16,5 %	13,2 %	21,9 %	11,6 %	12,2 %	11,1 %
Pas du tout probable	3,0 %	2,8 %	4,4 %	-	3,1 %	2,7 %	6,1 %

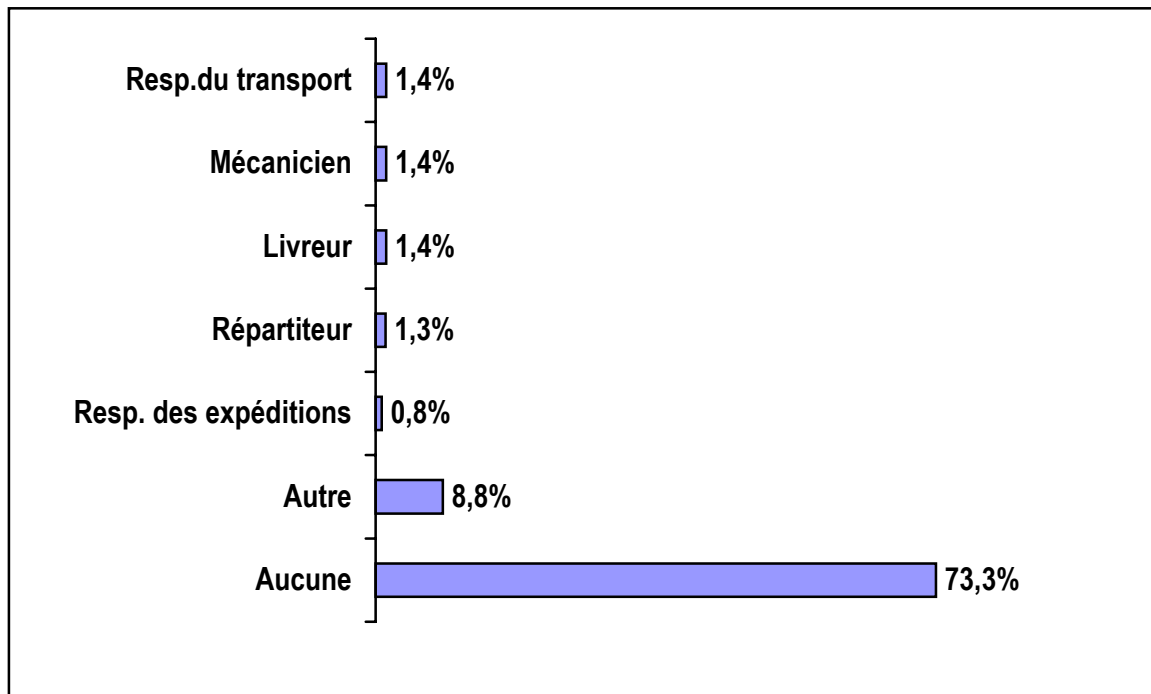
QG29. Quelle est la principale raison pour laquelle il est possible que vous cessiez de pratiquer la profession de camionneur d'ici les deux prochaines années ?



La majorité des camionneurs ayant mentionné qu'il serait peu ou pas du tout probable qu'ils continuent d'exercer la profession au cours des deux prochaines années n'envisagent pas occuper une autre fonction dans l'industrie du camionnage (73,3 %).

QG30. Au cours des deux prochaines années, envisagez-vous d'occuper une autre fonction dans l'industrie du transport ? SI OUI : Laquelle ?

FILTRE : peu ou pas du tout probable de continuer à pratiquer la profession



7.5 Des propriétaires de semi-remorque plus satisfaits

Les propriétaires de semi-remorque sont plus nombreux à affirmer que leurs conditions de travail sont un peu mieux (28,4 %) que celles des autres camionneurs. De plus, dans l'ensemble ils sont plus nombreux à être satisfaits de leur rémunération et de leurs heures de travail.

Satisfaction des détenteurs et des non-détenteurs de semi-remorque

	Possèdent une semi-remorque (n=123)	Ne possèdent pas de semi-remorque (n=85)
QG24. Situation comparée aux autres	Un peu mieux (28,4 %)	Semblable (62,4 %)
QG26. Satisfaction rémunération	Satisfait (56,5 %)	Pas du tout satisfait (21,4 %)
QG27. Satisfaction des heures de conduite	Satisfait (69,7 %)	Insatisfait (46,3 %)
QG25. Nombre d'heures de conduite	Assez (53,2 %)	Beaucoup trop (57,8 %)

7.6 Des camionneurs courte distance plus satisfaits

Les camionneurs courte distance sont plus nombreux à être satisfaits de leur rémunération et de leurs heures de travail. Ils ont également un plus grand nombre d'heures à consacrer à leurs famille, leurs amis et leurs loisirs. En fait, alors que les camionneurs longue distance disent avoir trop d'heures de conduite, les camionneurs courte distance sont plus nombreux à mentionner ne pas avoir assez d'heure de conduite. À cet effet, on se rappellera que ces camionneurs sont également plus nombreux à travailler à temps partiel.

Satisfaction des camionneurs longue distance et des camionneurs courte distance

	Camionneurs longue distance (n=362)	Camionneurs courte distance (n=299)
QG25. Nombre d'heures de conduite	Beaucoup trop (32,6 %)	Assez / pas assez (72,5 %) (8,7 %)
QG27. Satisfaction des heures de conduite	Insatisfait (26,6 %)	Satisfait (86,4 %)
QG35-39 Répartition des heures		
Conduite	48 heures	32 heures
Gestion administrative	5 heures	3 heures
Attente chez le client	8 heures	6 heures
Famille/ami/loisir	26 heures	29 heures
QG26. Satisfaction rémunération	Insatisfait (32,7 %)	Satisfait (74,7 %)

8. Analyse typologique

Une analyse typologique nous a permis de regrouper l'ensemble des répondants en trois segments soient « les enthousiastes », « les satisfaits » et « les insatisfaits ». Cette analyse permet d'illustrer les différences d'attitude et de perceptions entre les trois segments identifiés.

8.1 Qui forment ces trois segments ?

Près de la moitié des non-propriétaires sont des enthousiastes (49,5 %) alors que plus de la moitié des non-propriétaires font partie des insatisfaits (52,5 %).

	TOTAL (n=662)	PROPRIÉTAIRES			NON-PROPRIÉTAIRES		
		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 %

8.2 Qu'est-ce qui différencie ces trois segments ?

Les propriétaires « enthousiastes » ont plus d'expériences comme propriétaires (13 ans), sont moins nombreux à détenir un prêt (57,4 %) afin de financer leur tracteur, ont des mensualités plus faibles (1562 \$) et un revenu associé au camionnage plus élevé que les autres propriétaires (57 812 \$). Ainsi, ils sont moins nombreux à avoir déjà envisagé devenir conducteur employé (18 %).

Pour leur part, les « insatisfaits » sont propriétaires depuis moins longtemps (9 ans), sont plus nombreux à détenir un prêt (73,8 %) ont des mensualités plus élevées (2 104 \$) mais un revenu plus faible (29 395 \$). Ainsi, ils sont plus nombreux à avoir déjà envisagé devenir conducteur employé.

Analyse typologique des propriétaires

	Les enthousiastes (n=50)	Les satisfaits (n=49)	Les insatisfaits (n=110)
QP1. Ancienneté	13 ans	12 ans	9 ans
1 an	25,5 %	4,3 %	8,8 %
Plus de 15 ans	38,0 %	24,5 %	12,3 %
QP4. Année de fabrication du tracteur	1994	1992	1995
QP11. Détient un prêt	57,4 %	59,2 %	73,8 %
Mensualités	1 562 \$	1 284 \$	2 104 \$
QP19. Revenu associé au camionnage	57 812 \$	36 448 \$	29 395 \$
QP22. Envisagé devenir conducteur employé	18 %	24,7 %	40,0 %

Parmi les non-propriétaires, on constate que « les enthousiastes » sont plus nombreux à travailler pour un manufacturier (15,5 %) ou un distributeur (25,6 %) alors que « les insatisfaits » sont plus nombreux à travailler pour un transporteur (85 %).

Analyse typologique des non-propriétaires

	Les enthousiastes (n=168)	Les satisfaits (n=120)	Les insatisfaits (n=40)
Travaillent pour un transporteur	42,9 %	43,3 %	85,0 %
Travaillent pour un manufacturier	15,5 %	8,3 %	2,5 %
Travaillent pour un distributeur	25,6 %	19,2 %	7,5 %

Les enthousiastes sont plus nombreux à être membre d'un syndicat. Par ailleurs, ils ont plus d'ancienneté dans l'industrie (19 ans), font surtout des circuits locaux (61 %) ou intra provinciaux (22 %), sont payés à l'heure (59,1 %) et ont des avantages sociaux (71,9 %).

Les satisfaits travaillent à temps partiel, sont payés à l'heure (66,4 %), font du transport local (75 %) et parcourt moins de millage par semaine (1 456 milles).

Les « insatisfaits » ont légèrement moins d'ancienneté (16 ans). Ils sont rémunérés en fonction de la distance parcourue (45,1 %) ou par voyage (13,6 %). De plus, ils parcourent les plus longues distances (2514 milles) et ce essentiellement à l'extérieur de la province (15 %) ou vers les États-Unis et le Mexique (34 %). Ils sont plus nombreux à ne pas avoir d'avantage sociaux (36,9 %). Ils sont plus nombreux à être membre d'une association. À cet effet, on peut poser l'hypothèse que ce segment se joint à une association afin de remédier à leurs insatisfactions.

Analyse typologique regroupant l'ensemble des répondants

	Les enthousiastes (n=268)	Les satisfaits (n=206)	Les insatisfaits (n=188)
QB. Années dans l'industrie	19 ans	17 ans	16 ans
INT12. Temps plein/partiel			
QG1. Membre d'une association	5,2 %	3,9 %	12,7 %
QG2. Membre d'un syndicat	52,9 %	16,6 %	21,7 %
QG3. Rémunération			
Mille	16 %	5,9 %	45,1 %
Heure	59,1 %	66,4 %	17,4 %
Voyage	5,0 %	6,6 %	13,6 %
QG11. Compensation (attente etc.)	47,1 %	31,1 %	55,9 %
QG19. Millage / semaine	1 794 milles	1 456 milles	2 514 milles
QG40-43 Type de transport			
Local	61 %	75 %	34 %
Intra provincial	22 %	16 %	16 %
Inter provincial	8 %	3 %	15 %
Etats-Unis /Mexique	9 %	5 %	34 %
QA. Avantages sociaux	71,9 %	45,7 %	36,9 %

Dans l'ensemble « les enthousiastes » sont très satisfaits de leurs conditions en générale, de leur rémunération et du nombre d'heures de conduite. Ce sont ceux qui passent le plus d'heures en famille, entre amis ou dans leurs loisirs (33 heures). De plus, ils considèrent que leur situation est mieux que celle des autres camionneurs (88,7 %) et affirment que leurs conditions de travail se sont améliorées au cours des cinq dernières années (47,4 %). Ainsi, il est très probable qu'ils continuent dans la profession au cours des deux prochaines années.

« Les satisfaits » sont assez satisfaits de leurs conditions en générale, de leur rémunération et du nombre d'heures de conduite. Ils mentionnent toutefois ne pas avoir assez d'heures de conduite (11,6 %) et sont en effet ceux qui ont le moins d'heures de conduite par semaine (33 heures). À leurs yeux leurs conditions de travail se compare à celles des autres camionneurs et sont stables depuis les cinq dernières années.

Analyse typologique regroupant l'ensemble des répondants

	Les enthousiastes (n=268)	Les satisfaits (n=206)	Les insatisfaits (n=188)
QG22. Satisfaction générale	Très satisfaits (43,1 %)	Assez satisfaits (73,2 %)	Insatisfaits (70,6 %)
QG24. Situation comparée aux autres	Mieux (88,7 %)	Semblable (69,2 %)	Moins bien (24,2 %)
QG26. Satisfaction rémunération	Très satisfaits (34,0 %)	Assez satisfaits (63,9 %)	Insatisfaits (79,7 %)
QG27. Satisfaction des heures de conduite	Très satisfaits (31,0 %)	Assez satisfaits (73,6 %)	Insatisfaits (64,5 %)
QG25. Nombre d'heures de conduite	Assez (82,4 %)	Pas assez (11,6 %)	Beaucoup trop (73,3 %)
QG28. Continuité dans la profession	Très probable (74,8 %)	Assez probable (30,8 %)	Peu/pas probable (26,3 %)
QG31. Évolution de leurs conditions (5 ans)	Améliorées (47,4 %)	Les mêmes (57,5 %)	Détériorées (50,4 %)
QG35-39 Répartition des heures			
Conduite	39 heures	33 heures	55 heures
Attente chez le client	7 heures	6 heures	12 heures
Famille / ami / loisir	33 heures	27 heures	17 heures

Enfin, « les insatisfaits » expriment leur insatisfaction concernant leurs conditions en générale, de leur rémunération et du nombre d'heures de conduite. À cet effet, ils affirment faire beaucoup trop d'heures de conduite par semaine (73,3 %) et sont en effet ceux qui ont les horaires de conduite les plus chargés par semaine (55 heures). De plus, à leurs yeux ils ont des conditions de travail moins bonnes que leurs confrères (24,2 %) et ont connu une détérioration de leurs conditions au cours des cinq dernières années (50,4 %). Ainsi, ils sont significativement plus nombreux à mentionner qu'il est peu ou pas du tout probable qu'ils continuent dans la profession au cours des deux prochaines années (26,3 %).