

Coût de l'indépendance : profil socio-économique des camionneurs indépendants au Canada

Irwin Bess,
Statistique Canada

Coût de l'indépendance : profil socio-économique des camionneurs indépendants au Canada

Irwin Bess, Statistique Canada

1.0 Introduction

Près de 50 000 camionneurs, soit environ un chauffeur sur cinq (22%) au Canada en 1998, étaient indépendants (on les appelle aussi chauffeurs contractants ou propriétaires-exploitants)¹. Toutefois, comme pour d'autres formes de travail indépendant, les chercheurs ne se sont souvent pas attachés au revenu net ni aux caractéristiques socio-économiques de ce groupe pour la commodité de l'analyse ou à cause des limites des données (Mathieson, 1993; Simpson et Sproule, 1998)². De nouvelles données récemment diffusées par Statistique Canada comme celles de l'Enquête sur la dynamique du travail et du revenu (EDTR) nous donnent la possibilité de combler en gros cette lacune. Les fichiers EDTR de microdonnées transversales de 1997 jettent un éclairage restreint mais utile sur les caractéristiques professionnelles des camionneurs indépendants, ce qui vient compléter et valider les données d'enquêtes bien établies auprès des entreprises comme celles de l'Enquête annuelle sur les petits transporteurs pour compte d'autrui et les chauffeurs contractants (CACC). Dans la présente étude, nous avons dressé un tableau comparatif, par une analyse à plusieurs variables des données des enquêtes EDTR et CACC, de ces caractéristiques et des antécédents sur le marché du travail des camionneurs indépendants et des camionneurs salariés des transporteurs. Cet exercice offre un grand intérêt non seulement pour les analystes qui produisent et exploitent les données sur le transport de marchandises, mais aussi pour les transporteurs et les professionnels des ressources humaines qui prévoient une pénurie de chauffeurs qualifiés et une demande accrue de services de transport routier indépendant (CCRHC, 1998). Des études ont démontré que, si on tient compte des réalités socio-économiques que vivent les camionneurs, on sera en mesure d'améliorer la satisfaction au travail, l'équilibre de la vie professionnelle et familiale, la sécurité de la route et la rentabilité des transporteurs (Corsi et Fanfara, 1988). On peut même dire que, en dernière analyse, la compréhension des caractéristiques (travail, revenu et démographie) de la génération actuelle de camionneurs tiendra une place primordiale dans la réponse à la demande prévue de camionneurs indépendants.

2.0 Demande et utilisation de camionneurs indépendants

Les camionneurs indépendants sont essentiellement des gens qui exploitent des camions ou des tracteurs routiers et rendent des services de transport de marchandises à un transporteur pour propre compte (fabricants, grossistes, détaillants, etc.) ou pour compte d'autrui (entreprises de camionnage). À ce titre, ils peuvent être tenus d'investir en biens d'équipement, de contracter des dettes, de payer de l'impôt et des intérêts et d'acquitter d'autres frais d'exploitation (entretien, carburants, location, assurances, etc.), ainsi que de gagner un revenu qui couvre leurs dépenses personnelles. Sur le plan régional, le tiers environ (13 500) de ces camionneurs avaient leur lieu d'affaires en Ontario en 1997. Les proportions correspondantes étaient de 26% (10 300) pour les Prairies, de 18% (7 200) pour le Québec, de 15% (6 100) pour la Colombie-Britannique et les Territoires et d'environ 8% (3 300) pour la région de l'Atlantique (voir le tableau 1).

Pour les expéditeurs et les transporteurs routiers, le recours à des propriétaires-exploitants donne plus de souplesse de fonctionnement. Ils sont à même de réagir efficacement à des augmentations de la demande de leurs produits sans avoir à consentir d'importants investissements permanents en main-d'œuvre et en capital (McKeown et Rea, 1998). D'après les données de l'enquête CACC, la plupart des camionneurs indépendants (71%) travaillent à contrat pour des transporteurs routiers pour compte d'autrui et, souvent, font du transport à grande distance en franchissant les frontières provinciales ou nationales. Plus de la moitié (54%) des 5,8 milliards de recettes des propriétaires-exploitants viennent du transport interprovincial et 38 %, du transport international. En 1997, les marchandises ordinaires ou générales ont été la première catégorie en importance (1,9 milliard) dans le transport routier, suivies des « autres marchandises » (1,4 milliard), de matières sèches en vrac comme le minerai et la ferraille (1,0 milliard), des produits forestiers (873 millions) et de liquides en vrac comme le pétrole, les produits chimiques et les produits laitiers (464 millions). Les transporteurs et les déménageurs indépendants d'effets ménagers et de meubles de bureau

¹ Estimations en moyenne annuelle de l'Enquête sur la population active pour 1998.

² Les camionneurs indépendants exploitent au moins un véhicule (camion ou tracteur routier) en propriété ou en location et rendent à contrat des services de transport de marchandises à des transporteurs pour propre compte ou compte d'autrui.

non neufs ont eu des recettes de 96 millions en 1997. Dans l'ensemble, les paiements aux camionneurs indépendants se sont montés à 3,5 milliards en 1998. Ils ont représenté le quart environ de toutes les dépenses d'exploitation des transporteurs pour compte d'autrui ayant plus de 1 million en recettes annuelles³.

3.0 Profil des camionneurs indépendants

3.1 Taille des entreprises

L'enquête EDTR de 1997 indique que 7 camionneurs indépendants sur 10 étaient en activité depuis plus de trois ans et que la plupart (68%) exploitaient à ce titre - et sans main-d'œuvre salariée pour les aider quotidiennement - une entreprise non constituée en société. C'est ce que confirment les données de l'enquête CACC de la même année : en moyenne, la plupart des camionneurs indépendants exploitaient un camion ou un tracteur routier en propriété ou en location et employaient une seule autre personne à plein temps ou à temps partiel. Le nombre estimatif de 40 100 propriétaires-exploitants selon l'enquête CACC représente en réalité près de 86 900 propriétaires-exploitants et travailleurs salariés, dont les deux tiers chauffaient un camion à plein temps. Les propriétaires-exploitants qui employaient le plus de gens à plein temps tiraient la majeure partie de leurs recettes du transport de produits chimiques et de liquides en vrac (2,0 travailleurs à plein temps en moyenne), ainsi que de produits forestiers (1,7 travailleur à plein temps en moyenne).

Tableau 1. Recettes et dépenses des camionneurs indépendants par région en 1997

	Canada	Atlantique	Québec	Ontario	Prairies	Colombie-Britannique et Territoires (1)
Nombre d'entreprises indépendantes de transport routier	40,2	3,3	7,2	13,5	10,3	6,1
Recettes d'exploitation totales	5 822 897	516 288	1 095 729	1 658 894	1 652 961	899 027
Recettes de transport	5 791 758	509 384	1 088 171	1 655 253	1 646 464	892 487
Autres recettes	31 140	6 902	7 558	3 642	6 498	6 539
Dépenses d'exploitation totales	5 113 198	501 158	864 797	1 411 318	1 490 049	845 877
Salaires et traitements	963 056	95 010	222 142	188 066	292 251	165 586
Avantages sociaux	20 746	1 240	5 331	5 036	5 982	3 157
Carburants	643 450	57 571	142 694	172 230	182 088	88 868
Frais personnels	25 527	411	5 636	5 757	12 206	1 517
Services de transport achetés	297 191	20 731	30 135	104 380	87 934	54 010
Entretien	541 436	41 907	120 087	131 381	156 027	92 034
Amortissement	789 255	82 639	126 015	238 386	219 823	122 393
Assurances	165 868	14 888	36 551	37 302	43 373	33 754
Location	108 457	5 602	12 545	20 791	46 337	23 182
Autres frais	1 558 212	181 161	163 659	507 988	444 028	261 376

Note : Dans le cas de certains totaux, l'addition n'est peut-être pas juste à cause des arrondis.

1 Les territoires comprennent le Yukon et les Territoires du Nord-Ouest (Nunavut compris), comme ces derniers étaient délimités avant avril 1999.

Source : Enquête sur les petits transporteurs pour compte d'autrui et les chauffeurs contractants.

³ Enquête trimestrielle sur les transporteurs routiers de marchandises (1998).

Tableau 2. Recettes, dépenses et matériel des camionneurs indépendants en moyenne par industrie, Canada, 1997

	Total (1)	Marchandises générales	Effets ménagers	Liquides en vrac	Matières sèches en vrac	Produits forestiers	Autres marchandises
Nombre d'entreprises indépendantes de transport routier	40,2	14,4	0,6	3,1	8,8	4,6	8,8
Recettes d'exploitation	144 773	133 117	160 488	152 418	119 752	190 672	161 352
Recettes de transport	143 998	132 691	157 010	151 253	118 701	190 474	160 309
Autres recettes	774	426	3 478	1 164	1 051	198	1 043
Dépenses d'exploitation	127 128	112 156	111 987	144 851	109 418	174 976	139 364
Salaires et traitements	23 944	19 664	40 969	31 553	20 941	37 142	23 240
Avantages sociaux	516	464	683	1 008	445	865	306
Carburants	15 998	15 736	4 404	19 731	11 613	25 163	15 557
Frais personnels	635	727	0	1 991	317	176	614
Services de transport achetés	7 389	7 910	6 044	3 825	5 219	8 605	9 430
Entretien	13 462	11 406	7 647	14 033	11 728	23 489	13 538
Amortissement	19 623	17 888	18 053	22 151	16 039	26 151	21 893
Assurances	4 124	3 697	4 470	5 077	3 037	6 590	4 273
Location	2 697	2 697	2 813	2 654	1 850	3 034	3 379
Autres frais	38 741	31 967	26 903	42 829	38 227	43 761	47 134
Matériel							
Nombre moyen de camions ou de tracteurs routiers	1,4	1,4	1,9	1,3	1,4	1,4	1,4
Distance totale parcourue	km	146 368	172 122	83 343	128 914	94 895	160 200
Carburant consommé	Litres	67 830	75 663	35 271	62 370	45 801	83 052

(1) Dans le cas de certains totaux, l'addition n'est peut-être pas juste à cause des arrondis.

(2) Propriétaires actifs compris.

Source : Enquête sur les petits transporteurs pour compte d'autrui et les chauffeurs contractants.

3.2 Dépenses d'exploitation

On sait que divers facteurs influent sur la viabilité d'une entreprise indépendante de transport, et notamment les charges variables que représentent la consommation de carburant et les frais d'entretien, d'intérêts et d'administration. Il n'y a pas que l'entretien et l'amortissement des camions et autre matériel qui, à eux seuls, représentent 26% des dépenses, les camionneurs indépendants doivent aussi prévoir à leur budget des frais d'assurances, de location et de repas et des frais généraux d'ordre administratif. Les carburants ont figuré en particulier pour 13% environ dans l'ensemble des charges d'exploitation des propriétaires-exploitants en 1997. On a établi que même la variation la plus infime du prix des carburants peut avoir une incidence sur la viabilité de ces entreprises (Smyrlis, 1999; voir les tableaux 1 et 2). À cause de ces charges fixes et variables et de la vive concurrence qui caractérise l'industrie du transport routier de marchandises, les camionneurs indépendants subissent de grandes pressions, a-t-on constaté, au moment d'assurer la continuité et la fréquence de l'exploitation de leurs véhicules et autre matériel (Binkley, 1998). D'après les données de l'enquête CACC, ils ont franchi en moyenne 146 000 kilomètres et consommé quelque 68 000 litres de carburant en 1997. Ils doivent non seulement conduire leurs véhicules, mais aussi consacrer une bonne partie de leur journée à des activités comme les tâches de chargement et de déchargement, de dédouanement (Johnson, 1999) et d'administration (comptes, journaux de bord, permis, etc.). Ainsi, ils ont normalement travaillé 52,3 heures par semaine en moyenne en 1998. C'est plus que les heures hebdomadaires moyennes estimées pour les camionneurs salariés de transporteurs pour compte d'autrui (49,7) et pour le reste de la main-d'œuvre salariée (36,7) (Bess, 1999).

3.3 Différences d'ordre démographique entre les camionneurs indépendants et salariés

Un modèle simple d'estimation de maximum de vraisemblance (méthode logistique ou des logits) portant sur les probabilités qu'un camionneur soit salarié ou indépendant révèle l'existence d'un certain nombre de différences entre les deux catégories sur le plan des caractéristiques démographiques et des caractéristiques des ménages (voir le

tableau 3)⁴. Comme d'autres études, il confirme que les camionneurs indépendants sont généralement plus âgés et moins susceptibles d'avoir terminé l'école secondaire une fois pris en compte d'autres facteurs comme le lieu de résidence, le nombre d'enfants à charge au foyer, la santé et le degré de stress (CCRHC, 1998). Il y avait six à sept fois plus de chances qu'un camionneur de plus de 40 ans soit indépendant qu'un camionneur de moins de 25 ans. Les données de l'Enquête mensuelle sur la population active (EPA) nous disent que les deux tiers des camionneurs indépendants ont plus de 40 ans, alors que la proportion correspondante est de 50% pour les camionneurs salariés de transporteurs pour propre compte ou compte d'autrui. Toutefois, sur le plan de l'instruction, le camionneur sans diplôme d'études secondaires avait deux fois plus de chances d'être indépendant qu'un camionneur ayant terminé l'école secondaire ou ayant fait des études collégiales ou universitaires. Selon les estimations tirées de l'échantillon plus important de l'EPA, 43% seulement des camionneurs indépendants avaient terminé leurs études secondaires ou fait des études postsecondaires comparativement à 61% des camionneurs de transporteurs pour compte d'autrui et à 56% des camionneurs de transporteurs pour propre compte.

L'analyse indique en outre que, à la différence des camionneurs salariés, les camionneurs indépendants comptent généralement sur un autre soutien important dans leur ménage (Bess, 1999)⁵. Les camionneurs qui étaient le principal soutien du ménage avaient moins de chances (0,4) d'être indépendants que ceux dont le ménage comprenait un autre soutien important. Toutefois, le modèle a permis d'établir que la présence d'enfants à charge au foyer ne jouait pas d'une manière significative comme facteur.

Dans l'enquête EDTR, on a demandé aux gens de préciser le degré de stress au travail qu'ils jugeaient avoir subi en 1997. Les éléments de réponse étaient beaucoup, un peu, pas beaucoup ou pas du tout de stress. Presque sept camionneurs sur dix (69%) ont déclaré que leur vie professionnelle et personnelle leur créait beaucoup ou un peu de stress. Il reste que les camionneurs indépendants étaient bien plus susceptibles que tous les autres de parler de stress compte tenu de leur âge, de leur santé, de leur instruction, de leur situation de soutien de famille et de leur lieu de résidence. Ainsi, 80% des propriétaires-exploitants disaient éprouver beaucoup ou un peu de stress comparativement à 66% des camionneurs salariés. Dans ce contexte, les probabilités d'être travailleur indépendant chez les camionneurs ayant beaucoup ou un peu de stress étaient doubles de celles des camionneurs n'ayant pas beaucoup ou pas du tout de stress au travail et dans leur vie personnelle (voir le tableau 3).

3.4 Revenu net et gains

L'analyse confirme en outre que les longues heures travaillées et les grandes distances franchies par les camionneurs indépendants ne leur assurent pas nécessairement un revenu en rapport avec les gains des camionneurs salariés. Malgré leurs longues heures de travail en 1997, 62% environ des propriétaires-exploitants rapportaient à la maison un total de 20 000 \$ avant impôt cette année-là⁶. Selon les données EDTR de 1997, les camionneurs indépendants ont gagné en moyenne 18 300 \$ cette même année comme revenu total en espèces, ce qui comprend le revenu imposable et des sommes non imposables comme les prestations des régimes des accidents du travail et de l'aide sociale⁷. On a aussi constaté que le revenu total en espèces des intéressés était bien moindre que celui des travailleurs indépendants dans la fabrication, le commerce, les transports et l'industrie primaire (22 500 \$) et des camionneurs salariés des transporteurs pour compte d'autrui (33 000 \$) ou pour propre compte (32 600 \$). La répartition était semblable pour le revenu après impôt⁸.

⁴ L'analyse ou la régression logistique est une sorte de modélisation statistique dont on se sert le plus souvent dans le cas de variables catégoriques du revenu. Elle décrit le rapport entre une variable catégorique (habituellement dichotomique) et un ensemble de variables explicatives qui, elles aussi, sont normalement catégoriques.

⁵ En 1997, les trois quarts environ des camionneurs salariés étaient le principal soutien du ménage contre 63 % des camionneurs indépendants.

⁶ Les gains totaux correspondent à la somme des salaires et du revenu net d'un travail indépendant. Les salaires sont les gains tirés de tous les emplois rémunérés qu'ont occupés les travailleurs dans l'année, sans oublier les gains des propriétaires d'entreprises constituées en société.

⁷ Le revenu total en espèces ne comprend ni les gains en capital ni les retraits de REER.

⁸ Le revenu après impôt est le revenu total en espèces, moins l'impôt payable.

Tableau 3 - Analyse logistique des catégories de camionneurs

Variable	Probabilités d'un travail indépendant
Âge actuel	
<i>Moins de 25 ans</i>	1,0
25 à 39 ans	3,5+
40 à 54 ans	5,7+
55 ans et plus	7,0++
Instruction	
Études primaires ou études secondaires incomplètes - absence de diplôme d'études secondaires	1,9+
<i>Diplôme d'études secondaires ou études collégiales ou universitaires</i>	1,0
Soutiens du ménage	
Camionneurs comme principal soutien	0,4+
<i>Camionneurs comme soutien secondaire</i>	1,0
Région de résidence	
Atlantique	0,4
Québec	0,9
Ontario	1,4
<i>Prairies</i>	1,0
Colombie-Britannique	2,0+
Population du lieu de résidence	
Moins de 30 000 personnes ou région rurale	1,5+
<i>Plus de 30 000 personnes</i>	1,0
Stress au travail	
Beaucoup ou un peu de stress	2,1+
<i>Pas beaucoup ou pas du tout de stress</i>	1,0
Santé (autoévaluation)	
Excellente à très bonne	1,9
Bonne	0,6
<i>Passable à médiocre</i>	1,0

+ Chiffre statistiquement significatif au niveau de 0,05.

++ Chiffre statistiquement significatif au niveau de 0,001.

Note : Le groupe de référence figure en italique. Un rapport de probabilité proche de 1,0 pour le groupe de comparaison signifie qu'il n'y a guère de différence entre ce groupe et le groupe de référence une fois pris en compte les effets des autres facteurs indiqués au tableau.

Source : Statistique Canada, Enquête sur la dynamique du travail et du revenu (EDTR) de 1997.

Tableau 4. Revenu total en espèces et gains des camionneurs après impôt par catégorie professionnelle, Canada, 1997

	Travailleurs indépendants		Travailleurs salariés	
	Travailleurs d'autres métiers et main-d'œuvre non spécialisée	Camionneurs indépendants*	Camionneurs salariés de transporteurs pour compte d'autrui	Camionneurs salariés de transporteurs pour propre compte
<i>Nombre (milliers)</i>	707	49	91	109
<i>Revenu total en espèces (imposable ou non)</i>				
Moyenne	22 500	18300*	33 000	32 600
Médiane	18 000	18300*	32 000	31 900
Écart-type	27 600	14200*	12 800	17 180
<i>Revenu après impôt</i>				
Moyenne	18 600	16000*	26 800	26 230
Médiane	16 100	17000*	26 300	26 160
Écart-type	18 600	12100*	9 200	12 700

*Note : Les estimations relatives aux camionneurs indépendants ont un coefficient de variation de 22% et doivent donc être interprétées avec prudence. Voir « Sources de données ». Les travailleurs d'autres métiers et la main-d'œuvre non spécialisée comprennent les travailleurs indépendants de la fabrication, des transports et de l'industrie primaire.

Source : Enquête sur la dynamique du travail et du revenu (EDTR) de 1997.

Selon les estimations EDTR (qualité des données se caractérisant par un coefficient de variation de 15,8% au niveau national), environ huit camionneurs indépendants sur dix (79%) ont eu en 1997 un revenu de moins de 20 000 \$ après impôt⁹. Le revenu moyen après impôt de 16 000 \$ de ces camionneurs ne représentait que 60% de celui des camionneurs salariés des transporteurs pour compte d'autrui (voir le tableau 4).

4.0 Conclusion

Dans cette étude, nous avons voulu présenter le profil socio-économique des camionneurs indépendants et illustrer les applications possibles d'enquêtes de Statistique Canada comme l'Enquête sur la dynamique du travail et du revenu (EDTR) et de l'Enquête sur les petits transporteurs pour compte d'autrui et les chauffeurs contractants (CACC). En exploitant des sources de données comme celles-là, les chercheurs et les décideurs pourront mieux comprendre le groupe des camionneurs indépendants avec leurs revenus et leurs caractéristiques professionnelles et démographiques. Bien qu'un grand nombre de camionneurs puissent s'établir à leur compte pour acquérir leur indépendance, l'analyse confirme qu'ils font de plus longues heures pour acquitter leurs frais fixes et variables, que leur revenu après impôt est moindre et qu'ils risquent davantage de subir beaucoup de stress au travail. Elle indique en outre que le travail indépendant est le plus probable chez les camionneurs âgés de plus de 40 ans et n'ayant pas terminé leurs études secondaires.

⁹ Le coefficient de variation indique le degré de fiabilité ou de variabilité d'échantillonnage qui est propre à une estimation. En général, plus il s'élève, plus la variabilité augmente et plus la fiabilité diminue. Voir l'annexe « Conception de l'Enquête sur la dynamique du travail et du revenu et qualité des données ».

ANNEXE

Sources de données

Les données analysées dans cette étude sont tirées des estimations de l'Enquête mensuelle sur la population active (1998), de l'Enquête annuelle sur les petits transporteurs pour compte d'autrui et les chauffeurs contractants (1997) et de l'Enquête sur la dynamique du travail et du revenu (1997). Sauf avis contraire, la profession en cause est celle des camionneurs (code H711), qui est définie d'après la Classification type des professions (CTP 1991) et où sont exclus les livreurs, les pompiers, les conducteurs de chasse-neige et de répanduses (de bitume sur les chaussées) et les opérateurs de matériel d'enlèvement d'ordures et d'entretien des services de travaux publics. L'avantage avec la CTP 1991 est qu'elle permet une observation représentative des caractéristiques professionnelles des camionneurs. Les travailleurs de cette catégorie conduisent principalement des véhicules de transport urbain, interurbain, provincial ou international de marchandises.

Enquête trimestrielle sur les transporteurs routiers de marchandises : petits transporteurs pour compte d'autrui et chauffeurs contractants

Dans l'Enquête trimestrielle sur les transporteurs routiers de marchandises de Statistique Canada, on a échantillonné, chaque trimestre de 1998, de 713 à 756 entreprises (représentant environ 2 300 entreprises) ayant eu un million et plus en recettes annuelles d'exploitation. Toutes ces entreprises sont appréhendées pour l'année de référence 1997 dans l'Enquête sur les petits transporteurs pour compte d'autrui et les chauffeurs contractants (CACC), où on a recueilli des données sur les finances et l'exploitation de 7 745 entreprises de toutes les provinces et les territoires (sans les services de messageries) dont les recettes annuelles se situaient entre des valeurs limites de 30 000 \$ et 1 000 000 \$. Les données financières de l'enquête CACC sont assemblées à partir d'un échantillon de feuillets T1 d'entreprises non constituées en société et de feuillets T2 d'entreprises constituées (Revenu Canada). On a obtenu d'autres types de données (sur l'activité, la région d'exploitation, l'emploi, le matériel, les carburants et les distances) par interview téléphonique assistée par ordinateur (ITAO).

Conception de l'Enquête sur la dynamique du travail et du revenu et qualité des données

L'Enquête sur la dynamique du travail et du revenu (EDTR) est une enquête-ménages longitudinale visant à renseigner sur l'activité et le revenu dans le temps aussi bien des travailleurs indépendants que de la main-d'œuvre salariée. On interviewe une ou deux fois par an, et ce, pendant six ans, les gens échantillonnés pour connaître leurs antécédents sur le marché du travail, leurs revenus et leurs circonstances familiales. La population cible EDTR comprend tous les gens qui résident au Canada à l'exclusion des habitants du Yukon, du Nunavut et des Territoires du Nord-Ouest, des pensionnaires d'établissements, des gens qui vivent dans les réserves et des membres à plein temps des Forces armées canadiennes qui sont logés en casernement. D'après un échantillon de 15 000 ménages (ou de 36 000 particuliers de 16 ans et plus) tiré de l'EPA, on sait qu'un certain nombre de variables et de données EDTR, dont celles des heures travaillées, concordent avec les résultats de l'EPA (Bartman et Garneau, 1998).

Si l'EDTR est conçue pour des études longitudinales, elle offre un large éventail de variables du travail et du revenu pouvant servir à des études transversales ou annuelles. Les données sur les camionneurs qui sont analysées aux fins de la présente étude sont fondées sur un échantillon de 740 camionneurs en 1997 (118 camionneurs indépendants, 291 camionneurs salariés de transporteurs pour compte d'autrui (code 484 du Système de classification des industries de l'Amérique du Nord) et 331 camionneurs salariés d'autres transporteurs). Comme l'EDTR est une enquête par sondage qui porte sur un grand nombre de professions, d'industries et de thèmes, le coefficient de variation est un indicateur utile du degré de fiabilité ou de variabilité d'échantillonnage propre aux estimations qui en émanent. Ce coefficient est un rapport calculé comme l'erreur-type d'une estimation d'échantillonnage et exprimé en proportion de l'estimation même. Il est déterminé par des facteurs comme la taille globale de l'échantillon, les caractéristiques des sous-populations, le niveau de non-réponse, le plan d'échantillonnage, la finesse de description géographique et le fait qu'une estimation soit un simple chiffre de dénombrement ou un pourcentage, une différence ou un rapport caractéristique de sous-populations. En général, plus le coefficient de variation s'élève, plus la variabilité augmente et plus la fiabilité diminue. Le Guide de l'utilisateur des microdonnées

de l'Enquête sur la dynamique du travail et du revenu de 1997 indique deux normes ou fourchettes acceptables pour ce coefficient, à savoir les intervalles 0,0%-16,5% et 16,6%-25,5% (voir le tableau 5). Pour toutes les estimations que présente cette étude dans le cas des camionneurs salariés de transporteurs pour compte d'autrui ou propre compte, le coefficient est de 16,5% ou moins. Toutefois, certaines estimations relatives aux camionneurs indépendants peuvent être entachées d'une plus grande variabilité d'échantillonnage (jusqu'à 22,2% dans le cas des estimations fondées sur les chiffres de dénombrement des propriétaires-exploitants (49 000)). Il y a une note en bas de page pour toutes les estimations dont le coefficient de variation dépasse 16,6%.

Tableau 5 - Indicateurs de variabilité d'échantillonnage EDTR, 1997

Coefficient de variation approximatif (%)	Restriction d'utilisation
0,0 - 16,5	Les estimations peuvent faire l'objet d'une diffusion générale sans restriction.
16,6 - 25,0	Les estimations peuvent faire l'objet d'une diffusion générale sans restriction, mais avec une mise en garde de l'utilisateur au sujet de la haute variabilité d'échantillonnage qui caractérise les chiffres estimatifs.
25,1 - 33,3	Les estimations peuvent faire l'objet d'une diffusion générale sans restriction seulement lorsqu'on a calculé des coefficients de variation en toute précision et qu'on les a jugés acceptables. Dans tout autre cas, on ne devrait ni exploiter ni diffuser les chiffres estimatifs.
33,4 et plus	Les estimations ne doivent être ni utilisées ni diffusées, quelles que soient les circonstances.

Enquête sur la population active

Le gros des données sur les heures de travail des camionneurs salariés et indépendants et sur les gains des camionneurs salariés que livre cette étude est fondé sur les résultats de l'Enquête sur la population active (EPA) de Statistique Canada. Il s'agit d'une enquête-ménages mensuelle réalisée auprès d'un échantillon approximatif de 53 000 ménages, lequel est représentatif de la population civile de 15 ans et plus hors établissement dans les dix provinces. Sont exclus les habitants du Yukon, des Territoires du Nord-Ouest et du Nunavut, les gens qui vivent dans des réserves indiennes, les membres à plein temps des Forces armées canadiennes et les pensionnaires d'établissements. Les estimations de toute la population de camionneurs sont principalement tirées des données recueillies, chaque mois de 1998, auprès d'une moyenne de 1 100 enquêtés représentant 230 000 camionneurs. Environ 630 de ces enquêtés étaient des camionneurs de l'industrie portant le code SCIAN 484, celle du transport routier de marchandises pour compte d'autrui.

BIBLIOGRAPHIE

Bartman, I, and G. Garneau. (1998) *Comparison of hours worked on the Survey of Labour and Income Dynamics and the Labour Force Survey*. Survey of Labour and Income Dynamics Research Papers Series. Catalogue No. 98-16. October 1998.

Bess, I. (1999) « Work patterns of truck drivers » *Perspectives on Labour and Income*. (Statistics Canada, Catalogue 75-001E) 2, (Winter 1999): 14-19.

Binkley, A. (1998) « How many hours truckers should be allowed to drive is shaping up to be the hottest regulatory issue of 1999 » *Today's Trucking*. December 1998: 34-37.

Corsi, T. and P. Fanfara (1988) « Driver management policies and motor carrier safety », in *The Logistics and Transportation Review*. Volume 24. Issue no. 2: 153-164

CTHRC (1997) *Canadian Trucking Industry Human Resource Challenges and Opportunities – Sector Study Update*. Prepared by Trimension Group for Canadian Trucking Human Resources Council.

HRDC (1990) *Canadian Trucking Industry: Human Resource Challenges and Opportunities*. Prepared by Price Waterhouse for Human Resources Development Canada.

Johnson, J. « U.S., Canada try to uncork border. » *Transport Topics* (May 31, 1999):3.

Mathieson, A. « Owner-operators in Canada: Who are these guys? », in *Proceedings of Canadian Transportation Research Forum*. 1993.

McKeown, L. and W. Rea (1996) « Wheels of Change: Employment in Canada's Trucking Industry, 1988-1994 » *Trucking in Canada, 1994*. Statistics Canada. 53-222-XPB. Minister of Industry 1998.

Simpson, W. and R. Sproule (1998) *Econometric Analysis of Canadian self-employment using SLID*. Survey of Labour and Income Dynamics Research Papers Series. Catalogue No. 98-16. November 1998.

Smyrlis, L. (1999) « Diesel prices pushing higher », in *Truck News*. September 1999. Volume 19, Issue 9: 1

Statistics Canada (1997) *Survey of Labour and Income Dynamic Microdata User's Guide*. Wave 2. 1994. 75M0001GPE.