

Le régime de travail des camionneurs

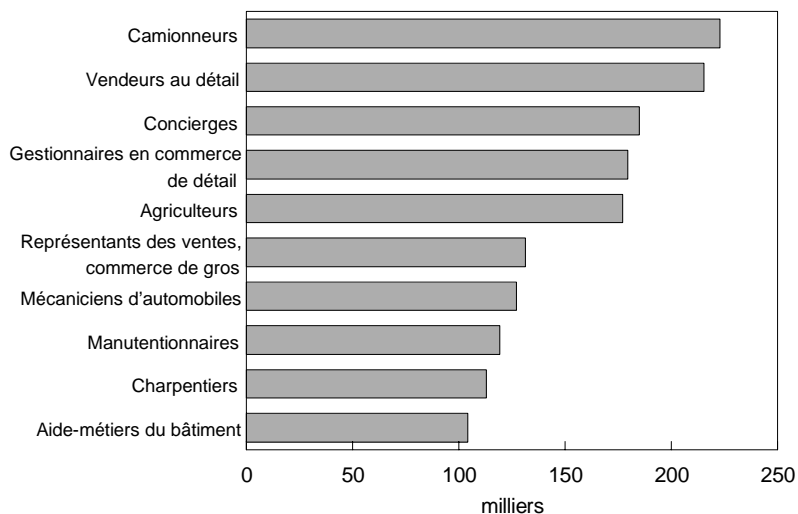
Irwin Bess

L'industrie du camionnage constitue un important secteur de l'économie canadienne et du réseau national des transports, reliant producteurs et grossistes aux marchés intérieurs et internationaux. Environ les deux tiers des échanges entre le Canada et les États-Unis, selon la valeur, passent par la route. Il s'agit notamment de biens allant des pièces automobiles, de la machinerie et des produits forestiers aux aliments, aux boissons et aux vêtements. Entre 1990 et 1998, tandis que l'économie croissait à un taux d'environ 2 % par an, la production de l'industrie du camionnage augmentait à un rythme annuel moyen de 5 %, soit bien plus rapidement que les transports aériens (1 %) et ferroviaires (1 %) et par rapport à une baisse de 1 % dans l'industrie marine. Avec une insistance croissante sur des livraisons faites à temps et à prix compétitif, la demande de camionneurs a augmenté. En 1998, environ 230 000 Canadiens, soit 2 % de l'ensemble de la population active, travaillaient comme chauffeurs de camions commerciaux, ce qui représentait une augmentation de 13 % depuis 1989 (comparativement à une augmentation de 9 % de l'emploi global).

Irwin Bess travaille au sein de la Division de Transport. On peut communiquer avec lui au (613) 951-9605 ou à bessim@statcan.ca.

Graphique A : Le camionnage était l'occupation la plus populaire chez les hommes en 1996.

Population active expérimentée*, hommes



Source : Recensement du Canada, 1996

* Âgés de 15 ans et plus, employés ou non, qui travaillaient en 1995 ou en 1996

Les données sont tirées de l'Enquête sur la population active (EPA), de l'Enquête sur les horaires et les conditions de travail, de l'Enquête trimestrielle sur les transporteurs routiers de marchandises et de l'Enquête sur les petits transporteurs pour compte d'autrui et les chauffeurs contractants. Ces données servent à comparer le régime de travail des camionneurs à celui de travailleurs d'autres professions et industries (voir *Sources de données et définitions*). À moins d'indication contraire, l'analyse porte tant sur les salariés que sur les tra-

vailleurs autonomes (voir *Le travail autonome : élément important du camionnage pour compte d'autrui*). Elle comprend les tendances en matière d'heures travaillées, de gains et de diverses caractéristiques socio-économiques des travailleurs de cette profession en croissance.

Plus d'hommes et de travailleurs âgés

Malgré l'incursion des femmes dans de nombreux secteurs d'emploi non traditionnels et la demande croissante de services de

Tableau : Caractéristiques socio-économiques des camionneurs

	Toutes les occupations	Camionneurs		
		Total	Pour compte d'autrui	Privé
milliers				
Total	14 326	231	128	103
%				
Province	100,0	100,0	100,0	100,0
Terre-Neuve	1,4	1,1	--	--
Île-du-Prince-Édouard	0,4	0,5	--	--
Nouvelle-Écosse	2,8	3,0	2,7	3,3
Nouveau-Brunswick	2,3	3,6	3,6	3,5
Québec	23,2	23,4	21,0	26,3
Ontario	39,2	38,0	39,3	36,3
Manitoba	3,8	4,1	4,6	3,5
Saskatchewan	3,3	3,3	3,7	2,8
Alberta	10,6	12,2	13,3	10,7
Colombie-Britannique	13,0	10,9	10,5	11,4
Âge	100,0	100,0	100,0	100,0
15 à 24	14,7	7,0	5,1	9,4
25 à 54	75,4	80,4	81,5	79,1
25 à 34	24,9	25,5	26,6	24,0
35 à 44	28,9	31,8	32,3	31,2
45 à 54	21,6	23,2	22,6	24,0
55 et plus	9,9	12,6	13,4	11,5
Les deux sexes	100,0	100,0	100,0	100,0
Hommes	54,5	97,2	97,1	97,3
Femmes	45,5	2,8	2,9	2,7
Instruction	100,0	100,0	100,0	100,0
Moins qu'un certificat ou diplôme postsecondaire	47,7	73,1	72,2	74,2
Certificat ou diplôme postsecondaire	33,3	25,0	25,9	24,0
Diplôme universitaire	19,0	1,9	--	--
Taille de la famille économique	100,0	100,0	100,0	100,0
Une personne	15,0	13,6	13,0	14,4
Deux personnes	25,5	26,4	28,1	24,3
Trois personnes	20,7	22,0	21,6	22,5
Quatre personnes ou plus	38,9	38,0	37,3	38,8
Nombre d'enfants	100,0	100,0	100,0	100,0
Aucun enfant de moins de 18 ans	63,0	60,1	59,5	60,8
Avec enfants de moins de 18 ans	37,0	39,9	40,5	39,2
Un enfant	15,1	15,6	15,0	16,3
Deux enfants	15,8	17,8	18,0	17,6
Trois enfants ou plus	6,1	6,5	7,5	5,4

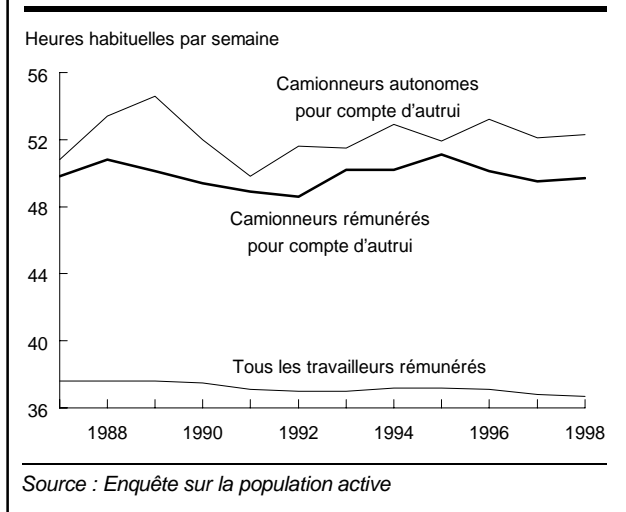
Source : Enquête sur la population active, 1998

camionnage, très peu de femmes conduisent des camions de transport (Hughes, 1990). D'autre part, parmi les professions déclarées par

les hommes en 1996, «chauffeur de camion» occupait la première place (graphique A).

Aussi, parmi les camionneurs, il y avait relativement plus de travailleurs âgés de plus de 54 ans et moins de travailleurs de moins de 25 ans que dans les autres professions. D'après l'EPA, environ 13 % de tous les chauffeurs avaient plus de 55 ans en 1998, comparative-ment à moins de 10 % dans les autres professions. Dans l'ensemble, les camionneurs étaient d'environ trois ans plus âgés que les travailleurs des autres occupations. Certaines études avaient prédit que beaucoup de ces gens prendraient leur retraite d'ici 2005 ou, pour le moins, qu'ils réduiraient le temps passé sur la route (CCRHC, 1998). Toutefois, si l'on peut se fier aux tendances récentes, les chauffeurs qui les remplaceront seront probablement âgés de plus de 24 ans. Le segment «pour compte d'autrui» de l'industrie du camionnage, qui se compose d'entreprises dont la principale activité est le transport de marchandises contre rémunération, était particulièrement peu susceptible d'employer des jeunes en 1998 (tableau). Seulement 5 % des camionneurs travaillant pour autrui avaient moins de 25 ans, comparative-ment à 9 % des chauffeurs du secteur du camionnage privé (entreprises dont la principale activité d'affaires n'est pas le camionnage, mais qui transportent leurs propres marchandises par camions) et à 15 % des Canadiens exerçant d'autres professions. Cela pourrait refléter l'âge minimum requise pour conduire un camion aux États-Unis (21 ans) et les conditions relatives à l'expérience pratique et à la formation spécialisée du transport de certains produits liquides ou chimiques (EIC, 1990; CCRHC, 1998).

Graphique B : Les camionneurs pour compte d'autrui ont en moyenne travaillé plus de 50 heures par semaine depuis 1991.



Le lieu de résidence des camionneurs reflétait celui de l'ensemble de la population active en 1998 : environ 38 % vivaient en Ontario, 23 % au Québec, 12 % en Alberta et 11 % en Colombie-Britannique. La région de l'Atlantique (8 %), le Manitoba (4 %) et la Saskatchewan (3 %) avaient de plus petites proportions de chauffeurs.

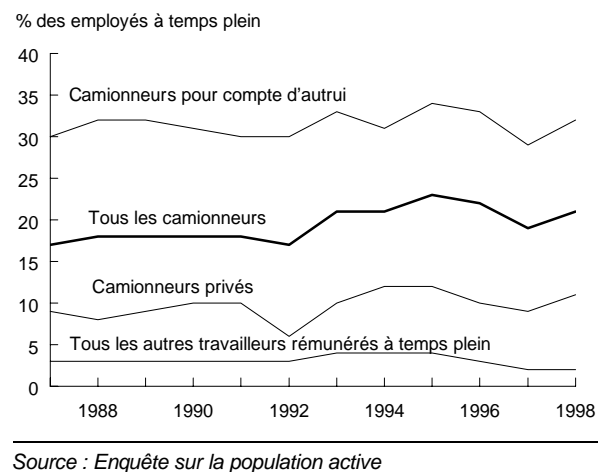
Longues heures de travail

Pour beaucoup de Canadiens, la profession de chauffeur de camion est très attrayante parce qu'elle promet l'indépendance, un revenu supérieur à la moyenne et la perspective de visiter de nombreuses destinations canadiennes ou internationales. Toutefois, la nature hautement concurrentielle de l'industrie du camionnage exige souvent que les véhicules et le matériel fonctionnent près de 24 heures sur 24 (Binkley, 1998). L'emploi peut, par exemple, exiger qu'un chauffeur effectue en quelques heures plusieurs déplacements d'un bout à l'autre de la ville, fasse un aller-retour entre Toronto et Montréal dans la même journée ou encore franchisse la distance de Vancouver à Winnipeg en trois jours. En outre, les camionneurs doivent souvent consacrer une bonne partie de chaque journée à des tâches autres que la conduite, par exemple, charger et décharger des marchandises, passer la douane et la frontière (Johnson, 1999) et s'acquitter de fonctions administratives. De ce fait, peu de chauffeurs (5 %) travaillaient à temps

partiel ou faisaient moins de 35 heures par semaine en 1998. Les chauffeurs semblaient plutôt être passés à l'autre extrémité du spectre, rejoignant les rangs des travailleurs de plus en plus nombreux (graphique B) (Sheridan, Sunter et Diverty, 1996). D'après l'EPA, 20 % des chauffeurs de camions rémunérés étaient ordinairement au travail 60 heures ou plus par semaine, à comparer à 2 % seulement des salariés des autres industries. (En fait, les chauffeurs salariés représentaient près de 15 % des 244 000 employés qui travaillaient habituellement plus de 60 heures par semaine¹.)

Les camionneurs travaillant pour autrui² avaient tendance à accumuler plus d'heures sur la route que les chauffeurs du camionnage privé. Plus de la moitié (52 %) des chauffeurs salariés pour compte d'autrui ont ordinairement travaillé 50 heures ou plus par semaine et près d'un tiers (31 %) ont travaillé 60 heures ou plus en 1998 (graphique C). Par comparaison, seulement 22 % des chauffeurs employés par des transporteurs privés ont habituellement travaillé 50 heures ou plus et seulement 11 % l'ont fait plus de 60 heures par semaine. Les camionneurs travaillant pour autrui sont également très susceptibles d'avoir travaillé pour des entreprises faisant du camionnage à grande distance³ ou qui tiraient la plus grande part de leur revenu de déplacements entre le Canada et les États-Unis. Les données provenant de l'Enquête trimestrielle de 1998

Graphique C : Environ un tiers des camionneurs pour compte d'autrui travaillent 60 heures ou plus par semaine.

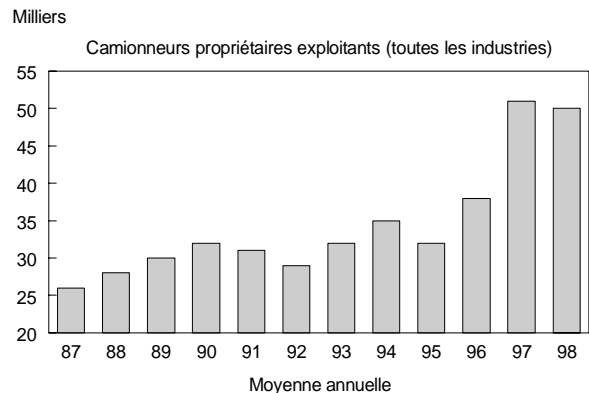
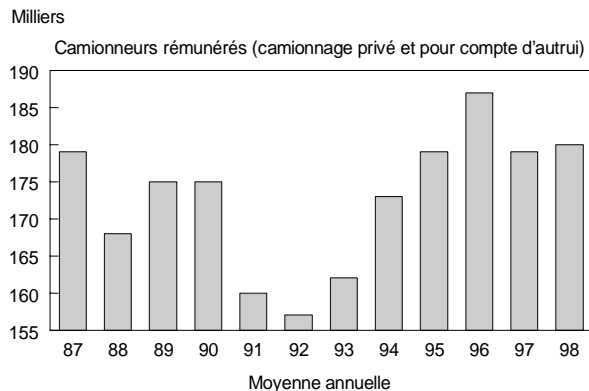


Le travail autonome : élément important du camionnage pour compte d'autrui

Selon l'Enquête sur les petits transporteurs pour compte d'autrui et les chauffeurs contractants, la majorité (76 %) des camionneurs autonomes (propriétaires-exploitants) travaillaient pour l'industrie du camionnage «pour compte d'autrui» en 1996 et constituaient un élément important et croissant du camionnage (Statistique Canada, 1999). Les données tirées de l'Enquête sur la population active montrent que, au cours d'une période de 12 ans (de 1987 à 1998), le rapport entre les chauffeurs salariés et les propriétaires-exploitants a baissé, passant de presque sept à un à moins de quatre à un. En 1998, les quelque 50 000 propriétaires exploitants pour compte d'autrui ont reçu des paiements

dépassant 3,5 milliards de dollars de sociétés de camionnage. Le recours aux propriétaires-exploitants assure de la flexibilité aux entreprises qui souhaitent accroître leurs revenus sans augmenter leurs effectifs permanents et leurs biens d'équipement (McKeown et Rea, 1996).

Selon l'Enquête de 1995 sur les heures et les conditions de travail, près de 39 % des propriétaires-exploitants ont choisi d'avoir leur propre entreprise de camionnage par souci d'indépendance; ils ont probablement dû travailler de longues heures chaque semaine pour payer leurs frais de carburant, d'entretien, d'assurance et de location.



Source : Enquête sur la population active

sur les transporteurs routiers de marchandises révèlent que plus de deux tiers des camionneurs pour compte d'autrui (69 %) travaillaient pour des entreprises de camionnage à grande distance, tandis qu'environ un quart (26 %) étaient employés par des entreprises qui tiraient plus de la moitié de leur revenu du transport entre le Canada et les États-Unis.

Plus d'heures et revenu plus élevé

Un certain nombre d'études ont signalé un accroissement de la demande de travailleurs hautement qualifiés et une baisse correspondante des gains des salariés

n'ayant pas terminé leurs études secondaires ou n'ayant fait que commencer des études postsecondaires (Stafford, 1999). Les chauffeurs de camion, dont relativement peu détenaient des diplômes postsecondaires ou universitaires en 1998⁴ (tableau), avaient des salaires horaires nettement inférieurs à ceux des travailleurs d'autres professions exigeant des niveaux de scolarité plus élevés. De plus, même si, à 13,94 \$ l'heure, les camionneurs pour compte d'autrui gagnaient légèrement plus que les commis et les travailleurs de la construction ou des transports, leur revenu était inférieur de 7 % à celui des opéra-

teurs de machines et des monteurs du secteur manufacturier, par exemple, et à peine supérieur à la moitié (56 %) du salaire moyen des travailleurs des sciences naturelles et appliquées⁵.

Toutefois, la faiblesse relative du salaire horaire des chauffeurs est compensée par leurs heures de travail plus longues. Sur une base hebdomadaire, les gains moyens des chauffeurs à temps plein se sont élevés à 673 \$, en 1998, soit légèrement plus que ceux de l'ensemble des salariés à temps plein (666 \$). Un chauffeur faisant régulièrement 60 heures ou plus par semaine gagnait 854 \$ (ou 44 400 \$ par an, en supposant qu'il travaille pendant

Sources de données et définitions

Dans la présente étude, les données sont tirées de l'Enquête sur la population active (EPA), de l'Enquête de 1995 sur les heures et les conditions de travail (EHCT), de l'Enquête trimestrielle sur les transporteurs routiers de marchandises (ETRM) et de l'Enquête sur les petits transporteurs pour compte d'autrui et les chauffeurs contractants. À moins d'indication contraire, la profession examinée est celle de chauffeur de camion (code H711), définie selon la Classification type des professions de 1991 (CTP 1991), qui exclut les conducteurs-livreurs, les pompiers et les conducteurs de chasse-neige, d'épanduses, de camions à ordures et d'engins de travaux publics. Les personnes exerçant cette profession s'occupent principalement du transport de marchandises et de matériaux sur les routes urbaines, interurbaines, provinciales ou internationales.

L'EPA est une enquête-ménage mensuelle portant sur un échantillon d'environ 53 000 ménages représentatifs de la population civile non institutionnelle de 15 ans et plus dans les dix provinces. Sont exclus les habitants du Yukon, des Territoires du Nord-Ouest et du Nunavut, ainsi que les personnes vivant dans les réserves indiennes, les membres à temps plein des Forces armées canadiennes et les pensionnaires d'institutions.

L'EHCT, que parraine Développement des ressources humaines Canada, a été menée comme supplément de l'EPA de novembre 1995. L'EHCT, une enquête à domicile, a recueilli des données sur l'horaire et les heures de travail des travailleurs salariés et autonomes. L'analyse est basée sur un échantillon de 239 répondants représentant quelque 77 500 chauffeurs salariés de l'industrie du camionnage pour compte d'autrui. Les comparaisons avec les chauffeurs salariés des autres industries étaient basées sur un échantillon de 207 répondants représentant 87 500 chauffeurs extérieurs à l'industrie du camionnage pour compte d'autrui.

L'ETRM recueille des données financières et d'exploitation auprès d'un échantillon d'entreprises de camionnage

pour compte d'autrui, à l'exclusion des propriétaires-exploitants autonomes. L'Enquête de 1998 a porté sur un échantillon de 713 à 756 sociétés, représentant un univers de 2 300 entreprises, qui ont eu des recettes d'exploitation annuelles d'un million de dollars ou plus au cours de chacun des trimestres de 1998.

Les entreprises les plus petites avaient été incluses dans l'Enquête sur les petits transporteurs pour compte d'autrui et les chauffeurs contractants, qui avait permis de recueillir des données financières et d'exploitation auprès de 8 664 sociétés ayant des recettes annuelles comprises entre 30 000 \$ et un million de dollars (1996).

Définitions

L'industrie du camionnage peut être répartie entre deux principaux éléments : le camionnage pour compte d'autrui et le camionnage privé. Les sociétés de **camionnage pour compte d'autrui** transportent des marchandises contre rémunération à destination des marchés intérieurs ou internationaux. Le secteur du **camionnage privé** désigne les entreprises dont le camionnage n'est pas la principale activité, mais qui ont un parc de camions et de remorques et qui emploient des chauffeurs pour transporter et distribuer leurs marchandises. Les sociétés ayant des activités de camionnage privé comprennent en général les détaillants de produits de consommation, les fabricants de produits chimiques, les sociétés de pâtes et papiers, les distributeurs de boissons et les distributeurs de produits agricoles en gros. Les chauffeurs de camion qui travaillent pour des sociétés de messageries et de services postaux sont classés sur les camionneurs privés dans la présente étude.

Les **propriétaires exploitants** sont des chauffeurs de camion travaillant à leur compte à contrat, soit pour des sociétés de camionnage pour compte d'autrui, soit pour des sociétés faisant du camionnage privé. Ils possèdent leurs propres tracteurs routiers et remorques.

toute l'année)⁶. Le revenu hebdomadaire moyen des camionneurs syndiqués qui travaillent de longues heures s'élevait à 898 \$ (46 700 \$ par an). Dans l'ensemble, les gains hebdomadaires moyens des entrepreneurs et des superviseurs dans les métiers et les transports étaient de 837 \$. Les gains étaient de 842 \$ dans les sciences naturelles et appliquées et de 871 \$ dans les postes de gestion.

Moins de familles à deux revenus pour les camionneurs

Même si beaucoup de camionneurs salariés et autonomes travaillent seuls et passent le plus clair de leur temps loin de leur bureau ou de leur terminus, seulement un sur dix vivait seul en 1998. La majorité (72 %) étaient mariés ou avaient un conjoint de fait et près de quatre sur dix avaient au moins

un fils ou une fille de moins de 18 ans vivant à la maison. Contrairement à la majorité des couples d'autres professions, les conjoints des camionneurs étaient moins susceptibles de travailler à l'extérieur de la maison (Marshall, 1994). Moins de la moitié des chauffeurs (42 %) avaient un conjoint faisant du travail rémunéré, à comparer à huit sur dix (79 %) des travailleurs non célibataires des autres professions. Cette situation pourrait

expliquer que les chauffeurs soient disposés à accepter des itinéraires plus longs ou des semaines de travail plus étendues afin de subvenir aux besoins de leur famille. Il est également possible que la situation témoigne de la difficulté de concilier l'horaire chargé d'un camionneur avec les exigences d'une famille à deux revenus.

Il est sans doute particulièrement difficile pour les chauffeurs à grande distance de l'industrie du camionnage pour compte d'autrui de réaliser l'équilibre entre le travail et la vie familiale. En effet les camionneurs peuvent passer des jours, et parfois des semaines, sans voir leur famille (Cancilla, 1999). D'après l'Enquête de 1995 sur les horaires et les conditions de travail, seulement 40 % d'entre eux avaient un horaire de jour régulier, par rapport à 71 % des chauffeurs des autres industries et à 68 % des salariés des autres occupations. Plutôt que d'avoir un poste de travail régulier de jour, environ 42 % des camionneurs pour compte d'autrui avaient une combinaison d'horaires de jour, de soir et de nuit. Pour un sur cinq d'entre eux, la nature de l'emploi imposait de travailler la plupart des samedis. À l'extrême, environ 10 % ont déclaré des semaines de travail de sept jours. Les études menées par Transports Canada permettent de croire que, à part le nombre d'heures travaillées, d'autres facteurs reliés au travail, comme la régularité de l'horaire et l'heure de la journée, peuvent influencer sur la vigilance et l'ensemble du comportement au volant des chauffeurs (Transports Canada, 1997; Binkley, 1998).

Malgré les longues heures et les tensions possibles entre le travail et les exigences familiales, la plupart des camionneurs salariés semblaient

disposés à accepter les contraintes de leur travail en échange de gains plus élevés. Tandis que 55 % des chauffeurs qui travaillaient habituellement 50 heures ou plus par semaine en novembre 1995⁷ affirmaient que leurs horaires de travail échappaient principalement à leur contrôle, quelque 64 % ont dit qu'ils feraient les mêmes heures s'ils avaient le choix. De plus, environ 22 % des chauffeurs qui avaient de telles heures auraient en fait souhaité travailler davantage pour gagner encore plus. Seulement 13 % des chauffeurs faisant de longues heures de travail ont déclaré qu'ils auraient préféré travailler moins à un salaire moindre.

Résumé

Environ 230 000 Canadiens ont déclaré exercer la profession de chauffeur de camion en 1998. Les travailleurs ayant fait peu ou aucunes études postsecondaires, mais qui sont motivés et capables de travailler de longues heures, peuvent gagner un revenu comparable à celui des membres de professions exigeant un niveau d'éducation plus élevé. De plus, beaucoup de camionneurs auraient préféré continuer à travailler de longues heures dans le cadre d'un horaire irrégulier en échange d'un revenu plus élevé, même s'ils devraient pour cela consacrer moins de temps à la famille, aux amis et aux intérêts personnels. Au fur et à mesure qu'augmente le nombre de chauffeurs qui s'approchent de l'âge de la retraite et que moins de Canadiens choisissent de travailler de longues heures, l'industrie du camionnage pourrait avoir des difficultés à trouver des travailleurs qualifiés.

Perspective

Notes

1 Entre 1976 et 1996, les heures habituelles signifiaient les heures travaillées dans une semaine régulière, peu importe si elles étaient rémunérées ou non. Des changements conceptuels des «heures habituelles de travail» des salariés ont été introduits progressivement entre septembre 1996 et janvier 1997 à la suite du remaniement du questionnaire de l'EPA. Dans le nouveau concept, les heures habituelles sont les heures normales rémunérées ou à contrat, sans compter les heures supplémentaires. Ces changements pourraient avoir introduit un léger décalage à la baisse dans les estimations des heures habituelles des salariés.

2 L'industrie du camionnage pour compte d'autrui n'est pas une industrie unique, mais plutôt une combinaison de petits segments, tels que le déménagement d'effets personnels ou de matériel de bureau et le transport routier de matériaux secs, de produits chimiques liquides et de produits forestiers. Les chauffeurs représentent plus de la moitié (61 %) de l'ensemble des travailleurs du camionnage pour compte d'autrui et la plupart (68 %) travaillent pour de moyennes ou grandes entreprises dont le revenu annuel dépasse un million de dollars.

3 D'après le Système de classification des industries de l'Amérique du Nord, le camionnage à grande distance fait allusion au transport par camion de marchandises générales ou spécialisées entre régions métropolitaines.

4 Bien qu'un certain nombre d'études signalent un accroissement de la demande de chauffeurs ayant diverses compétences et un niveau de scolarité élevé, la formation en cours d'emploi semble être une caractéristique commune de la profession. Même si la plupart des chauffeurs suivent une forme quelconque d'entraînement à la conduite afin d'obtenir un permis de conduire de véhicule commercial, seulement 26 % des camionneurs pour compte d'autrui et 24 % de ceux qui travaillaient pour des transporteurs

privés en 1998 avaient un certificat ou un diplôme postsecondaire ou un diplôme universitaire. Même parmi le cinquième des chauffeurs qui travaillaient à leur compte (propriétaires-exploitants) et exploitaient leur propre entreprise de camionnage, seulement un sur quatre avait un certificat ou un diplôme postsecondaire.

5 Les revenus d'emploi portent sur les employés seulement.

6 Les estimations des revenus annuels se fondent sur les gains hebdomadaires moyens tirés de l'EPA et sont basées sur l'hypothèse que la personne a travaillé ou a été rémunérée chaque semaine pendant 52 semaines en 1998.

7 Le mois de novembre est la période de référence de l'Enquête de 1995 sur les horaires et les conditions de travail.

■ Documents consultés

BINKLEY, A. «Working around the clock», *Today's Trucking*, vol. 12, n° 10, décembre 1998, p. 34-37.

CANCILLA, P. «Parents out of the picture: It's tough being a parent when you're always on the road», *Truck West*, vol. 10, n° 2, février 1999, p. 15.

CONSEIL CANADIEN DES RESSOURCES HUMAINES EN CAMIONNAGE. *Canadian Trucking Industry : Human Resource Challenges and Opportunities*. Étude sectorielle mise à jour, préparée par le Groupe Trimension pour le Conseil, Ottawa, CCRHC, 1998.

EMPLOI ET IMMIGRATION CANADA. *L'industrie canadienne du camionnage : défis et opportunités relatifs aux ressources humaines*, préparé par Price Waterhouse pour le Comité de restructuration de l'Industrie canadienne du camionnage, Ottawa, EIC, 1990.

HUGHES, K.D. «Échanges au sein des professions non traditionnelles, 1971-1986», *L'emploi et le revenu en perspective*, n° 75-001-XPF au catalogue, vol. 2, n° 2, Statistique Canada, Ottawa, été 1990, p. 62-72.

JOHNSON, J. «U.S., Canada try to uncork border», *Transport Topics*, 31 mai 1999, p. 3.

MARSHALL, K. «Concilier le travail et la famille», *L'emploi et le revenu en perspective*, n° 75-001-XPF au catalogue, vol. 6, n° 1, Statistique Canada, Ottawa, printemps 1994, p. 31-36.

MCKEOWN, L. et W. REA. «Les voies du changement : l'emploi dans l'industrie du camionnage au Canada, 1988-1994», dans *Le camionnage au Canada*, n° 53-222-XPB au catalogue, Statistique Canada, Ottawa, 1996.

SHERIDAN, M., D. SUNTER et B. DIVERTY. «Évolution de la semaine de travail : tendances dans les heures de travail hebdomadaires», dans *L'observateur économique canadien*, n° 11-010-XPB au catalogue, vol. 9, n° 9, Statistique Canada, Ottawa, septembre 1996, p. 3.1-3.19.

STRAFFORD, F.P. «Economic growth: How good can it get?», *The American Economic Review* 89, n° 2, mai 1999, p. 40-44.

STATISTIQUE CANADA. *Bulletin de service—Transports terrestre et maritime*, n° 50-002-XIB au catalogue, janvier 1995, p. 15.

TRANSPORTS CANADA. *Étude sur le pouvoir de récupération associé aux périodes de repos chez les conducteurs de véhicules utilitaires*, préparée par l'Institut canadien de recherche en camionnage et l'Association canadienne du camionnage, Ottawa, 1997

Vous déménagez?

Veillez nous faire parvenir votre nom, ancienne adresse, nouvelle adresse, numéro de téléphone et numéro de référence du client à : **Statistique Canada, Division des opérations et de l'intégration, Gestion de la circulation, 120, avenue Parkdale, Ottawa (Ontario), K1A 0T6**; ou composez le (613) 951-7277 ou sans frais le 1 800 700-1033, ou soumettez votre changement d'adresse par télécopieur au (613) 951-1584.

Veillez nous aviser quatre semaines à l'avance pour éviter toute interruption de la livraison.