

Rapport final du Groupe de travail
sur les questions de transport et de relations industrielles
liées au mouvement des conteneurs dans les ports du
Lower Mainland de la Colombie-Britannique

Groupe de travail fédéral-provincial
Le 28 octobre 2005

Canada



TABLE DES MATIÈRES

LISTE DES FIGURES.....	I
SOMMAIRE	1
1. INTRODUCTION.....	6
2. CONTEXTE JUSQU’AU CONFLIT DE 2005	7
1999 à 2005	7
CHRONOLOGIE ET COMMENTAIRES – CONFLIT DE 2005	10
3. SOMMAIRE DES MÉMOIRES ET DES PRÉSENTATIONS	13
INCIDENCE GÉNÉRALE DE LA GRÈVE.....	13
LOGISTIQUE PORTUAIRE	13
COMMENTAIRES DES INTERVENANTS SUR LES PROBLÈMES, LES RÉPONSES ET LES SOLUTIONS POSSIBLES AU CONFLIT	14
LES ADMINISTRATIONS PORTUAIRES	15
SYSTÈMES DE RÉSERVATION ET PORTES D’ENTRÉE DE TERMINAL	16
RÉGLEMENTATION, DÉLIVRANCE DE PERMIS ET SOLUTIONS BASÉES SUR LE TRAVAIL.....	17
RÉSUMÉ.....	20
4. RECHERCHE	21
CONTEXTE DES PORTS DE LA CÔTE OUEST	21
VANCOUVER ET LES PORTS AMÉRICAINS DE LA CÔTE OUEST	22
DONNÉES SUR L’INDUSTRIE DU FACTAGE DANS LE LOWER MAINLAND.....	22
PROFIL DU SECTEUR	23
COÛTS DE L’INDUSTRIE	25
TARIFS DE FACTAGE	27
EFFICIENCE DE L’INDUSTRIE.....	30
RÉPERCUSSIONS EXTERNES	31
TERMINAUX ET INSTALLATIONS HORS QUAI	32
<i>Retards de file d’attente aux terminaux en eaux profondes</i>	<i>32</i>
<i>Entreposage des conteneurs vides et problème de la «troisième étape».....</i>	<i>37</i>
MEILLEURES PRATIQUES PORTUAIRES	39
<i>Prolongation des heures de service aux barrières.....</i>	<i>39</i>
<i>Élaboration de systèmes d’information à utilisateurs communs et architecture ouverte.....</i>	<i>41</i>
<i>Meilleure coordination opérationnelle parmi les participants du système</i>	<i>42</i>
<i>Applications technologiques de pointe – STI.....</i>	<i>42</i>
<i>Terminal virtuel à conteneurs.....</i>	<i>43</i>
<i>Entreposage des conteneurs vides hors quai.....</i>	<i>43</i>
<i>Solutions institutionnelles – questions de camionnage.....</i>	<i>44</i>
<i>Systèmes centraux de réservation</i>	<i>45</i>
<i>Constituer un réservoir de compétences et de connaissances au sein de la communauté portuaire.....</i>	<i>45</i>
5. DISCUSSION.....	45
CONTEXTE.....	45
CONTEXTE OPÉRATIONNEL.....	47
<i>Réglementation, régime de permis et solutions axées sur la main-d’oeuvre.....</i>	<i>48</i>
AMÉLIORATIONS OPÉRATIONNELLES	50
CADRES LÉGISLATIFS	50
6. RECOMMANDATIONS.....	53
MANDAT N° 1	53

MANDAT N° 2	53
MANDAT N° 3	54
MANDAT N° 4	54
MANDAT N° 5	54
MANDAT N° 6	55
MANDATS N° 7 ET N° 8	55
RECOMMANDATIONS PRÉCISES.....	55
<i>Recommandation n° 1</i>	56
<i>Recommandation n° 2</i>	56
<i>Recommandation n° 3</i>	61
<i>Recommandation n° 4</i>	63
<i>Recommandation n° 5</i>	65
<i>Recommandation n° 6</i>	65
<i>Recommandation n° 7</i>	67
<i>Recommandation n° 8</i>	67
<i>Recommandation n° 9</i>	68
<i>Recommandation n° 10</i>	69
<i>Recommandation n° 11</i>	69
7. REMERCIEMENTS	70
8. ANNEXES	71
ANNEXE 1 – MANDAT DU GROUPE DE TRAVAIL	71
ANNEXE 2 – DÉCRETS	73
ANNEXE 3 - LISTE DES MÉMOIRES	84
ANNEXE 4 - LISTE DES PERSONNES INTERVIEWÉES	86

LISTE DES FIGURES

Figure 1 : Trafic de conteneurs du Lower Mainland, par terminal – 2004 (en milliers d’EVP)	23
Figure 2 : Répartition des parcs de camions de factage par entreprise - 2005.....	24
Figure 3 : Coûts annuels variables et fixes pour un tracteur – Estimations de la VCTA et de Transports Canada pour 2005	26
Figure 4 : Prix mensuel moyen du carburant diesel à Vancouver de janvier 1998 à juillet 2005 (en cents du litre)	27
Figure 5 : Tarifs de factage représentatifs à partir des terminaux d’arrière port - 1997 à 2004.....	28
Figure 6 : Tarifs de factage aller-retour moyens - exportations 1999 à 2005.....	28
Figure 7 : Exemple de revenu bimensuel d’un conducteur – juin 1998 à juin 2005	29
Figure 8 : Exemple de revenu quotidien moyen d’un propriétaire-exploitant - janvier 2003 à avril 2005 (intervalles de quatre mois).....	30
Figure 9 : Voyages payants simples moyens - janvier 2003, janvier 2004 et janvier 2005	31
Figure 10 : Indice des conteneurs d’exportation chargés par jour de la semaine – exemple de cinq semaines, 2004	34
Figure 11 : Système de réservation de Centerm – rendez-vous, transactions, annulations et échanges (période de 90 jours).....	35
Figure 12 : Temps d’attente moyen – terminal Evergreen, Los Angeles	36
Figure 13 : Illustration du problème de la «troisième étape» dans le secteur de Lower Mainland	38

Sommaire

À l'été 2005, les camionneurs qui effectuent le transport des conteneurs ont barré la voie à la majeure partie du transport routier vers les installations de l'Administration portuaire de Vancouver et de l'Administration portuaire du fleuve Fraser. Le gouvernement fédéral et le gouvernement provincial ont agi conjointement pour nommer un facilitateur et ils ont éventuellement pris des décrets en vertu de l'article 47 de la *Loi sur les transports au Canada* prévoyant la mise en œuvre d'un système de délivrance de permis et une exemption des dispositions de la *Loi sur la concurrence*. En outre, le gouvernement fédéral et le gouvernement provincial ont nommé un groupe de travail composé de trois personnes pour faire enquête sur les facteurs qui ont entraîné le conflit et pour formuler des recommandations destinées à éviter qu'une situation semblable se reproduise et à augmenter l'efficacité des activités portuaires.

Comme l'exige notre mandat, un rapport provisoire a été présenté le 21 septembre 2005. Ce rapport provisoire recommandait des mesures réglementaires et législatives que pourraient prendre les gouvernements pour résoudre les questions de relations industrielles en cause dans le conflit. Le contenu du rapport provisoire est incorporé au présent rapport final.

Le Groupe de travail a reçu 55 mémoires écrits et interrogé 20 groupes. Les représentants du secrétariat et nos conseillers spéciaux ont aussi interrogé d'autres intervenants. Ces derniers ont identifié un certain nombre de problèmes et ont exprimé un vaste éventail d'opinions sur les solutions possibles. Il est clair à partir de ces mémoires que les ports sont des liens essentiels pour les entreprises canadiennes dans l'économie mondiale et que les perturbations des services portuaires nuisent à un vaste éventail d'intervenants. Parmi les parties touchées, un bon nombre ne sont pas des participants directs et n'ont pas la capacité de résoudre une perturbation. En outre, il ressort clairement que pour réaliser les occasions de croissance découlant des expéditions accrues de conteneurs en provenance de l'Asie, les ports doivent maintenir une norme élevée de fiabilité et de respect des délais.

Le Groupe de travail a reçu le mandat d'examiner les « pratiques exemplaires » dans d'autres ports afin d'identifier les améliorations opérationnelles possibles à l'intérieur des ports du Lower Mainland. IBI Group a été retenu pour entreprendre une étude à grande échelle des pratiques exemplaires aux principaux ports de conteneurs en Amérique du Nord, en Europe et en Asie. Les résultats de cette analyse ont aidé à orienter le Groupe de travail dans ses recommandations.

La question du transport des conteneurs dans le Lower Mainland est complexe. Les ports ont avec les exploitants des terminaux une relation de propriétaire-locataire. Les terminaux ont une relation contractuelle avec les lignes de navigation. Les lignes de navigation ont des contrats avec les expéditeurs. Les expéditeurs ont des contrats avec les lignes de navigation aussi bien qu'avec les entreprises de camionnage. Pour arriver à l'efficacité, les participants – expéditeurs, camionneurs, terminaux et lignes de navigation – doivent fonctionner d'une manière hautement coordonnée, mais la toile des relations contractuelles ne constitue pas une structure propice à l'optimisation de l'efficacité globale du réseau.

Les entreprises de camionnage du Lower Mainland se sont toujours montrées incapables d'exercer une discipline suffisante en matière de tarification pour ajuster les taux en réponse aux pressions entraînées par les coûts et les changements dans les pratiques d'exploitation de l'industrie. Les coûts ont traditionnellement été à la charge des propriétaires-exploitants qui ont par deux fois interrompu leurs services pour demander une réparation, une première fois en 1999 et de nouveau en 2005. Les conventions collectives qui ont été signées à la suite du conflit de 1999 se sont avérées impossibles à faire appliquer en raison de la pratique généralisée du cassage des prix. Le Groupe de travail estime que l'incapacité de l'industrie à répondre aux circonstances changeantes et aux augmentations de prix de manière à maintenir un revenu raisonnable pour les camionneurs est une preuve claire du mauvais fonctionnement du marché. Toutefois, comme les problèmes qui ont porté la situation à un point de crise découlaient en partie des inefficacités du système portuaire, il est impossible d'arriver à des solutions en se bornant à réformer les relations industrielles entre les entreprises de camionnage et les conducteurs.

L'impact des questions de relations industrielles et des questions opérationnelles a amené le Groupe de travail à formuler des recommandations dans les deux secteurs. Au sujet des questions de relations industrielles, le Groupe de travail a conclu qu'aucune solution ne ralliera l'appui unanime de tous les intervenants. Plusieurs mémoires réclamaient une approche dictée exclusivement par le marché. Toutefois, nous croyons que cette approche aurait pour effet de rallumer le conflit et causerait d'autres dommages à la réputation des ports. D'autres réclamaient l'introduction de négociations sectorielles obligatoires. Le Groupe de travail estime que cette approche, même si elle est admissible du point de vue légal, mènerait probablement à des coûts tellement plus élevés qu'ils seraient inacceptables.

Le Groupe de travail a envisagé une gamme d'options en matière de relations de travail, notamment : permettre aux forces du marché de triompher, imposer les négociations sectorielles au secteur du camionnage des conteneurs et conserver le système actuel de délivrance de permis sans modification. Au bout du compte, le Groupe de travail a rejeté ces options et a recommandé un certain nombre de mesures comportant la mise en œuvre d'un système modifié de délivrance de permis et une exclusion ou une exemption des dispositions de la *Loi sur la concurrence*.

Au sujet de la question plus générale des activités portuaires, le Groupe de travail recommande des modifications des heures d'exploitation des terminaux, l'examen d'un système centralisé de réservation obligatoire, une approche concertée pour la mise en œuvre par les divers secteurs d'une technologie de pointe et un financement fédéral-provincial pour mettre sur pied une organisation qui mobiliserait les ressources des institutions d'enseignement du Lower Mainland afin d'étendre la capacité et les connaissances de la communauté portuaire. Cette organisation pourrait travailler en collaboration avec le Bureau of Intelligent Transportation and Freight Security récemment établi de l'université de la Colombie-Britannique à des initiatives de systèmes de transport intelligents propres aux ports.

Le Groupe de travail a envisagé deux modèles pour la mise en œuvre de ces recommandations. L'un des modèles repose exclusivement sur la législation fédérale et la compétence en matière de travail, jointes à des directives données aux ports par le ministre fédéral des Transports d'établir des mécanismes de mise en œuvre. Selon ce modèle, les administrations portuaires doivent jouer un rôle central de coordination dans la totalité du secteur.

L'autre modèle envisage une compétence partagée. La Province adopterait une loi pour établir une entité ayant pour but d'entreprendre une gamme de travaux analytiques et de création de consensus pour appuyer la mise en œuvre des pratiques exemplaires à l'intérieur du port, notamment l'établissement d'un régime de rémunération pour les camionneurs qui effectuent le transport de conteneurs et le maintien de la surveillance de la rémunération pour ce groupe. Le ministre fédéral des Transports donnerait ensuite une directive aux ports de mettre en œuvre un système de délivrance de permis qui obligerait les camionneurs et les compagnies de camionnage, à titre de condition d'obtention d'un permis, à se conformer aux taux établis par l'entité. L'entité travaillerait de concert avec les administrations portuaires et les autres intervenants pour maintenir la fiabilité et pour veiller au bon écoulement du trafic des activités portuaires et mettre en œuvre les pratiques exemplaires sur un fondement commercial de partage approprié des coûts et des retombées.

Le Groupe de travail estime que ses recommandations peuvent être mises en œuvre efficacement, soit selon un modèle de compétence fédérale soit de compétence partagée, et que le choix du modèle est une question à examiner par les deux gouvernements. Toutefois, afin de mettre en œuvre les pratiques exemplaires dans toute la chaîne logistique, le Groupe de travail croit que peu importe le modèle choisi, il est essentiel de créer une capacité de travail analytique et de création de consensus. Les gouvernements fédéral et provincial, les administrations portuaires et les compagnies du secteur privé devraient partager les coûts de la mise en œuvre de cette initiative.

Sur le fondement de ses travaux et de ses délibérations sur cette question complexe, le Groupe de travail recommande ce qui suit :

1. que les gouvernements fédéral et provincial travaillent de concert à la création d'une capacité de travail analytique et d'établissement de consensus dans tout le secteur portuaire pour mettre en œuvre les pratiques exemplaires. Les gouvernements devraient fournir des fonds de démarrage pour deux ans et demander aux administrations portuaires et aux organismes du secteur privé d'accepter de fournir des fonds pour ce travail à long terme;
2. que le ministre fédéral des Transports donne une directive aux administrations portuaires d'adopter un système de délivrance de permis pour les compagnies et les conducteurs qui participent au transport sur courte distance des conteneurs à destination ou en provenance des ports du Lower Mainland afin de gérer le nombre de conducteurs et de véhicules et d'assurer une rémunération équitable pour ces conducteurs;
3. que le gouvernement fédéral prenne certaines mesures précises pour établir une exemption des dispositions de la *Loi sur la concurrence* afin qu'elles ne s'appliquent pas aux parties qui adhèrent au système modifié de délivrance de permis et au protocole d'entente existant, ou encore, que le gouvernement fédéral prenne certaines mesures décrites dans le présent rapport et que la Province établisse une « exemption des actes réglementés » par l'adoption d'une loi portant création d'un organisme ayant le pouvoir précis de fixer la rémunération et les conditions associées à l'admissibilité pour ce travail;

4. que le ministre fédéral du Travail s'efforce de clarifier la situation des propriétaires-exploitants aux fins des relations de travail et la compétence pertinente (fédérale ou provinciale) sur les propriétaires-exploitants;
5. que le ministre fédéral du Travail prenne des mesures pour aider les parties à établir les conditions propres à favoriser la stabilité des relations industrielles dans le secteur des ports;
6. que le *Code canadien du travail* et, si besoin est, que le *British Columbia Labour Code* soient modifiés pour interdire le piquetage aux portes d'entrée des terminaux portuaires ou maritimes et pour suspendre le droit d'accès aux ports des entreprises de camionnage durant les conflits de travail légaux;
7. que le ministre fédéral des Transports donne une directive à l'Administration portuaire de Vancouver et à l'Administration portuaire du fleuve Fraser les enjoignant de faire ce qui suit :
 - a. exiger que les heures d'ouverture des portes des terminaux soient étendues jusqu'à ce que la congestion du camionnage soit éliminée dans toute la mesure raisonnable du possible;
 - b. élaborer des systèmes pour surveiller continuellement les retards des camions à l'intérieur et à l'extérieur des portes à chacun des terminaux dans leurs compétences respectives.
8. que le ministre fédéral des Transports donne la directive à l'Administration portuaire de Vancouver et à l'Administration portuaire du fleuve Fraser de collaborer avec les exploitants des terminaux, les terminaux hors quai, les compagnies de camionnage et les propriétaires-exploitants pour évaluer, et le cas échéant, mettre en œuvre un système centralisé de réservation obligatoire commun à tous les terminaux;
9. que le ministre fédéral des Transports donne la directive aux administrations portuaires de travailler de concert avec tous les intervenants afin d'améliorer l'efficacité des activités tant sur les quais que hors quai grâce à l'application de la technologie de pointe, notamment des initiatives comme :
 - a. des systèmes d'information communs à architecture ouverte;
 - b. des applications des systèmes de transport intelligents;
 - c. la surveillance de l'inventaire des conteneurs vides;
 - d. la technologie de la reconnaissance optique des caractères, des transpondeurs et de l'identification des fréquences radio à des fins de sûreté et de suivi.

10. que le ministre fédéral des Transports exige que l'Administration portuaire de Vancouver et l'Administration portuaire du fleuve Fraser présentent périodiquement des rapports publics sur les progrès réalisés dans la mise en œuvre des recommandations visant ces administrations portuaires;
11. que les gouvernements fédéral et provincial financent la création et le fonctionnement continu d'une organisation qui mobiliserait les ressources des institutions d'enseignement du Lower Mainland afin d'étendre la capacité et les connaissances de la communauté portuaire.

1. Introduction

Le 4 août 2005, le ministre fédéral des Transports en collaboration avec le ministre fédéral du Travail, le ministre du Travail et des Services aux citoyens de la C.-B., et le ministre des Transports de la C.-B. a établi un groupe de travail composé de trois personnes, (Eric John Harris, C.R., Kenneth Freeman Dobell, Randolph Kerry Morriss) qui a pour mandat « d'examiner les fonctions et la structure des transports et les questions de relations industrielles liées au mouvement des conteneurs en direction et en provenance des ports du Lower Mainland de la Colombie-Britannique (C.-B.) afin de recommander une stratégie à long terme, de prévenir la perturbation du mouvement des conteneurs et de maintenir l'efficacité et l'efficacités du réseau national des transports ».

Le Groupe de travail a été créé pour répondre aux préoccupations soulevées par un arrêt de travail organisé par la Vancouver Container Truck Association qui représente les camionneurs (principalement des propriétaires-exploitants, mais également des employés) du marché du factage local desservant les terminaux à conteneurs à l'Administration portuaire de Vancouver et à l'Administration portuaire du fleuve Fraser. L'arrêt de travail qui a commencé le 27 juin 2005 a perturbé les activités portuaires et a eu un impact négatif important sur les économies régionales et nationales. Le conflit a pris fin le 4 août 2005, lorsque la gouverneure en conseil a donné instruction aux administrations portuaires du Lower Mainland d'imposer un système de délivrance de permis à l'industrie du camionnage pour le transport des conteneurs. Par la suite, les entreprises de camionnage étaient tenues de signer un protocole d'entente garantissant des niveaux améliorés de rémunération pour les camionneurs. Un conflit similaire a perturbé les activités portuaires en 1999, et la plus récente récurrence de conflit de travail dans le secteur du camionnage pour le transport des conteneurs a soulevé des préoccupations relativement à la fiabilité à long terme des ports du Lower Mainland.

Les questions qui ont amené les membres de la Vancouver Container Truck Association à interrompre les services se répartissent en deux catégories. Dans la première catégorie se classent les effets négatifs de l'érosion concurrentielle des taux d'affrètement au voyage versés aux propriétaires-exploitants, combinés aux coûts d'exploitation à la hausse (surtout pour le carburant). La question des pratiques d'exploitation pour la prise en charge des conteneurs dans le Lower Mainland, qui affectent l'efficacité des activités de camionnage, forme la deuxième catégorie. Ces pratiques d'exploitation comprennent l'introduction de nouveaux terminaux à conteneurs hors quai, qui ont obligé les camionneurs à effectuer des voyages non rémunérés, et qui ont entraîné un temps d'attente déraisonnable aux terminaux situés sur les quais et hors quai.

Comme le mandat du Groupe de travail l'exigeait, un rapport provisoire a été présenté aux ministres le 21 septembre. Le rapport provisoire traitait principalement de l'établissement et du maintien des taux de rémunération, notamment l'exécution d'un système de délivrance de permis exploité par les administrations portuaires du Lower Mainland pour accomplir cette tâche. Il traitait également des cadres législatifs et réglementaires possibles qui s'offrent au gouvernement fédéral et à la province, de même que des questions plus vastes des relations industrielles entre les parties.

Le rapport final incorpore le contenu du rapport provisoire et traite des questions plus vastes liées à l'efficacité des ports comprises dans le mandat du Groupe de travail. Il identifie les entraves aux mouvements des conteneurs dans le Lower Mainland de la Colombie-Britannique et formule des recommandations sur les rôles que les différents participants devraient jouer pour surmonter ces difficultés. En se fondant sur une analyse des pratiques exemplaires d'autres ports, le Groupe de travail a formulé des recommandations en vue d'améliorer les pratiques d'exploitation pour la prise en charge des conteneurs dans le Lower Mainland.

2. Contexte jusqu'au conflit de 2005

1999 à 2005

Dans les présentations que nous avons reçues et dans toutes les entrevues que nous avons tenues, personne n'était surpris qu'un conflit survienne entre les entreprises de camionnage et les propriétaires-exploitants en 2005. Au contraire, il est évident que l'industrie était au courant des pressions importantes qui s'étaient développées, si bien qu'il devenait difficile pour les propriétaires-exploitants de générer des recettes raisonnables.

Le conflit survenu en 2005 avait été précédé par un arrêt de travail similaire en 1999. Les questions principales de 1999 étaient fondamentalement les mêmes : les faibles taux de rémunération des camionneurs et les pratiques d'exploitation du système de transport des conteneurs qui limitaient la productivité des camionneurs. Le conflit de 1999 et les mesures d'atténuation préconisées par l'Administration portuaire de Vancouver pour remédier aux inefficacités portuaires affectant les camionneurs ont formé la toile de fond du conflit actuel.

En 1999, environ 450 propriétaires-exploitants ont interrompu leurs services du 22 juillet au 23 août.¹ Le conflit a pris fin après que l'Administration portuaire de Vancouver eut imposé un système de délivrance de permis d'une nature très similaire à celui imposé en vertu du décret d'août 2005. Il exigeait que les entreprises de camionnage qui désiraient accéder aux terminaux du port signent un protocole d'entente établissant les taux de rémunération des propriétaires-exploitants. Le protocole d'entente de 1999 contenait des taux par voyage accrus pour les trente premiers jours suivant la ratification, suivis par l'adoption de taux horaires. Le protocole d'entente a été ratifié par les propriétaires-exploitants le 22 août 1999. Plusieurs entreprises ont signé avec les Teamsters des conventions collectives renfermant le salaire horaire.

La tentative de forcer l'adoption de taux horaires a échoué. Toutes les entreprises à l'exception de deux sont rapidement retournées aux taux par voyage. La réduction des taux a rapidement érodé les gains réalisés en raison du conflit de 1999. Les entreprises qui ont signé des conventions prévoyant une rémunération horaire étaient particulièrement vulnérables; une des entreprises a vendu ses activités de camionnage portuaire et l'autre est retournée à un taux par voyage axé sur le partage des recettes selon un rapport 70/30 combiné à un taux horaire minimal

¹ Conseil canadien des relations industrielles, Westnav Container Services Ltd., dossier du Conseil n° 20522, décision n° 55, 18 février 2000.

de 40 \$ l'heure en 2001². En novembre 2002, l'Administration portuaire de Vancouver a annoncé un système modifié de délivrance de permis exempt de dispositions liées à la rémunération des camionneurs.

Dans la foulée du conflit de 1999, l'Administration portuaire de Vancouver a établi des comités pour régler les questions d'inefficacité portuaire. Un de ces comités était le Container Stakeholder Working Group. Il avait pour mandat d'améliorer l'efficacité des terminaux et des activités de camionnage par le biais de communications accrues, de la prévention de la fermeture des ports, de la prolongation des heures d'exploitation et de la gestion des périodes de pointe. Ce comité est composé de représentants des transporteurs maritimes, des exploitants de terminaux, des exploitants de terminaux hors quai, des entreprises de camionnage, des transporteurs ferroviaires, des expéditeurs de marchandises générales, des groupeurs de marchandises, des expéditeurs de produits forestiers et de l'Administration portuaire de Vancouver.³ Le Container Stakeholder Working Group a agi à titre de tribune « fermée », c.-à-d. qu'elle était réservée aux membres et que les non-membres n'étaient pas autorisés à y participer. Les propriétaires-exploitants ne sont pas représentés au sein du Groupe de travail, la Vancouver Container Truck Association a toutefois présenté une demande d'adhésion.

Le Container Terminal Scheduling Committee examine, étudie et propose des améliorations possibles aux systèmes d'affectation des camions utilisés par les exploitants de terminaux à conteneurs de l'Administration portuaire de Vancouver. Ce comité est composé de représentants des entreprises de camionnage, des exploitants de terminaux et de l'Administration portuaire de Vancouver.⁴ Chaque terminal exploite un système individuel de réservation (notamment Vanterm et Deltaport, qui sont tous les deux exploités par Terminal Systems Inc.), et le niveau de fiabilité des affectations pour la coordination varie considérablement.

En théorie, les systèmes de réservation sont censés accroître la productivité des terminaux en réduisant l'écart des taux d'arrivée pour les camions et en augmentant la productivité des activités de camionnage en réduisant le délai d'exécution pour le chargement et de déchargement des conteneurs. Toutes les personnes concernées par les systèmes de réservation actuels trouvent que leur fonctionnement est déficient. Les terminaux se plaignent que les entreprises de camionnage abusent des systèmes de réservation, qu'elles acceptent des affectations et qu'elles ne se présentent pas. Les entreprises de camionnage, les camionneurs et les exploitants d'installation de transbordement indiquent que, selon le système actuel, ils ne peuvent obtenir suffisamment d'affectations pour livrer leurs chargements et que les camions sont souvent confrontés à de longues périodes d'attente même lorsqu'ils arrivent à l'heure pour leurs affectations.

Centerm a récemment lancé un nouveau système de réservation appelé SCORE pour exporter les chargements à partir des installations de transbordement. Le système SCORE fournit un accès préférentiel aux affectations (48 heures à l'avance plutôt que 24) pour les installations de transbordement plutôt que pour les entreprises de camionnage. Les exploitants d'installations de transbordement sont tenus de présenter tous les renseignements relatifs à la marchandise à

² Teamsters Local 31.

³ http://www.portvancouver.com/trade_shipping/services/stakeholder.html

⁴ Ibidem

l'avance. Les utilisateurs du SCORE ont généralement indiqué que la qualité du service s'est améliorée, mais les entreprises de camionnage ne l'apprécient pas beaucoup.

Le Empty Container Dynamics Study Committee a concentré ses efforts sur l'élaboration d'un plan afin d'assurer qu'une capacité suffisante hors quai (transport ferroviaire et routier) existe pour faciliter la mise en œuvre efficace de la stratégie de réduction du nombre de conteneurs vides déplacés sur les quais. Le comité a également analysé la capacité ferroviaire et routière hors quai existante relativement aux conteneurs vides, identifié les besoins en matière de capacité et les options géographiques permettant d'accroître la capacité et de satisfaire aux exigences prévues, encouragé et facilité la participation adéquate du secteur privé ou public pour ce qui est de l'accroissement de la capacité. Ce comité est composé de représentants des exploitants de terminaux, des exploitants de terminaux hors quai, des transporteurs maritimes, des entreprises de camionnage, des transporteurs ferroviaires et de l'Administration portuaire de Vancouver.⁵

En 2001, Port Vancouver Ventures, filiale à cent pour cent de l'Administration portuaire de Vancouver, a fourni 50 % de la mise de capital pour l'établissement de l'installation Coast 2000 sur la propriété de Richmond de l'Administration portuaire du fleuve Fraser. La construction de la première phase a été achevée en décembre 2003 et a entraîné un accroissement important de la capacité d'entreposage hors quai dans le Lower Mainland. L'Administration portuaire de Vancouver a vendu son intérêt dans Coast 2000 à Western Stevedoring en août 2004.

En décembre 2003, l'Administration portuaire de Vancouver a annoncé qu'elle avait comme objectif de déplacer 50 % des conteneurs vides vers les sites d'entreposage hors quai. Le Empty Container Dynamics Study Committee a élaboré un protocole que le port devait mettre en œuvre en obligeant les lignes de navigation à déplacer les conteneurs vides hors quai. L'Administration portuaire de Vancouver a décidé de ne pas mettre œuvre ce protocole. Les terminaux se sont opposés à ce protocole car l'entreposage des conteneurs vides est une source de revenu lorsque le terminal n'est pas encombré. Les entreprises de camionnage et les lignes de navigation y étaient également opposées car il imposait des coûts supplémentaires. Le compromis était que les terminaux modifieraient les frais de base pour l'accès aux lignes de navigation à titre de mesure incitative pour l'entreposage hors quai et pour fournir une compensation aux lignes de navigation pour les coûts supplémentaires. Les contrats entre les exploitants de terminaux et les lignes de navigation sont modifiés comme l'exige la politique lorsqu'ils sont renouvelés.

Soit grâce à l'initiative du port de Vancouver soit à titre de réponse à court terme aux problèmes d'encombrement des terminaux, l'entreposage hors quai des conteneurs vides a augmenté. Cela a entraîné des coûts supplémentaires pour les entreprises de camionnage et les propriétaires-exploitants. Les plans de voyage et les taux de rémunération par camion étaient de manière traditionnelle fondés sur les voyages aller-retour en direction et en provenance des terminaux à conteneurs. Par le passé, les propriétaires-exploitants étaient payés selon un rapport de partage des recettes de 70/30 avec les entreprises de camionnage, et depuis qu'ils chargent ou déchargent des conteneurs vides aux quais, ils sont payés pour les deux étapes des voyages aller-retour.

L'introduction de l'entreposage hors quai a ajouté une « troisième étape » non rémunérée aux plans de voyage. Au lieu d'un trajet équilibré en direction et en provenance des quais, les

⁵ Ibidem

propriétaires exploitants doivent se déplacer sans chargement (c.-à-d. sans conteneur) vers une installation hors quai pour charger un conteneur vide. Cela peut sérieusement augmenter le kilométrage prévu pour le voyage, causer des retards aux installations hors quai et réduire le nombre de voyages qui peuvent être effectués au cours d'une journée.

À l'automne 2004, un groupe de consultation pour les portes d'entrée élargies a été formé pour élaborer des propositions en vue de la mise en œuvre d'heures prolongées pour l'accès des camions aux portes d'entrée des terminaux à conteneurs. Cela a donné lieu à une proposition de programme pilote pour prolonger les heures d'exploitation à Deltaport. Le programme pilote devait commencer le 5 juillet 2005, mais il a été mis en veilleuse temporairement en raison du conflit du secteur du camionnage.

Bien qu'il soit clair que des efforts importants ont été déployés pour régler les questions qui ont entraîné le conflit de 1999, la récurrence de l'arrêt de travail en 2005 indique que ces mesures se sont avérées inadéquates.

Chronologie et commentaires – conflit de 2005

À la fin de mai 2005, afin de régler ces questions, les camionneurs ont formé une association sans personnalité morale appelée la Vancouver Container Truck Association. Cette Association a passé de nombreuses semaines à exercer des pressions sur les autres intervenants du secteur du transport de conteneurs à courte distance, elle a reçu plusieurs signes de sympathie, mais aucune mesure concrète n'a été prise pour atténuer ces préoccupations.

Les efforts de la Vancouver Container Truck Association comprenaient des discussions avec les entreprises de factage à la fin de juin 2005. Il serait inexact de qualifier ces réunions de négociations, car elles étaient de très courte durée et ne semblaient pas bien organisées. Néanmoins, les discussions étaient plutôt concentrées sur les demandes des camionneurs – un supplément de carburant et une hausse des taux payés aux propriétaires-exploitants par les entreprises de camionnage.

Le lundi 27 juin 2005, les membres de la Vancouver Container Truck Association ont arrêté de travailler. Cet arrêt de travail a essentiellement entraîné l'interruption du mouvement des conteneurs par la route en direction et en provenance des ports du Lower Mainland.

Le jeudi 30 juin 2005, le gouvernement fédéral et la province ont conjointement nommé Vince Ready à titre de facilitateur entre les parties du conflit. Des réunions ont commencé entre la Vancouver Container Truck Association, les représentants des entreprises de camionnage et M. Ready avec l'aide de Peter Cameron. Au cours de ces réunions, des questions initialement soulevées par la Vancouver Container Truck Association ont été élargies pour intégrer une variété de sujets, notamment les propositions liées à la sûreté du travail des propriétaires-exploitants.

Certaines entreprises de camionnage, de même que certains importateurs, ont intenté des poursuites en dommages-intérêts contre la Vancouver Container Truck Association, ses

dirigeants et des personnes dont le nom n'était pas connu. Deux injonctions ont été demandées et obtenues. Elles visaient à empêcher les membres de la Vancouver Container Truck Association de bloquer l'accès aux quais de Fraser Surrey de Surrey, à la gare de triage de CP Rail de Pitt Meadows et à l'installation d'entreposage de conteneurs Delco de Delta. Le BC Labour Relations Board et le Conseil canadien des relations industrielles ont accordé des injonctions contre les membres des syndicats qui refusaient de travailler durant le conflit.

Tout au long du mois de juillet, les discussions se sont poursuivies avec MM. Ready et Cameron. Au cours de la dernière semaine, les entreprises de camionnage ont offert des taux qui sont ensuite apparus dans le protocole d'entente à titre de taux pour la première année. Au cours des négociations subséquentes, les parties ont convenu de conditions supplémentaires précises.

Au cours de la dernière semaine, des négociations intensives ont été tenues durant 24 heures d'affilée. À la fin de la journée, seules deux questions n'avaient pas été réglées par les parties. La première était la coordination de la deuxième augmentation des taux – les entreprises proposaient son entrée en vigueur au cours de la troisième année du protocole d'entente, et la Vancouver Container Truck Association la proposait pour la deuxième année. La deuxième question était une proposition de la Vancouver Container Truck Association relativement au libellé du protocole d'entente. Cette proposition aurait empêché les entreprises de camionnage d'embaucher de nouveaux employés et d'avoir recours à des nouveaux propriétaires-exploitants, ou au moins aurait assuré que les nouveaux employés ou les nouveaux propriétaires-exploitants seraient affectés seulement après que tous les employés et les propriétaires-exploitants actuels aient eu du travail. Les entreprises se sont fortement opposées à toute version de cette proposition.

Les négociations ont eu lieu dans une atmosphère où de nombreuses parties touchées par le conflit, y compris des intervenants du secteur du camionnage à courte distance, souhaitaient que le gouvernement intervienne pour mettre un terme au conflit.

Le 29 juillet 2005, MM. Ready et Cameron ont fait des recommandations aux parties pour résoudre le conflit. Les recommandations traitaient de manière détaillée des questions déjà convenues et des deux éléments laissés en suspens. Pour les deux questions en suspens, MM. Ready et Cameron (1) ont rejeté la proposition de la Vancouver Container Truck Association relative aux nouveaux camions appartenant à des entreprises ou l'embauche de propriétaires-exploitants supplémentaires; (2) ont recommandé, comme l'a proposé la Vancouver Container Truck Association, que le deuxième taux entre en vigueur au cours de la deuxième année.

La Vancouver Container Truck Association a accepté les recommandations, mais il n'en a pas été de même pour les entreprises de camionnage. Les entreprises ont exprimé des préoccupations en ce qui a trait au fait que le protocole d'entente contrevenait à la *Loi sur concurrence*, et qu'il ne protégerait pas les signataires des actions unilatérales des non-signataires. Afin de faciliter la résolution du conflit, le 29 juillet, 2005, le gouvernement a pris un décret pour exempter les parties de l'obligation de se conformer à la *Loi sur la concurrence* et pour permettre l'adoption d'un système de délivrance de permis provisoire qui exige que les entreprises de camionnage paient aux propriétaires-exploitants les taux précisés dans le protocole d'entente.

Le 4 août 2005, le gouvernement fédéral a pris un décret modifié exigeant que l'Administration portuaire de Vancouver et l'Administration portuaire du fleuve Fraser établissent un système de délivrance de permis pour tous les camions à conteneurs qui doivent accéder à un port du Lower Mainland, à l'exception des camions dont les conducteurs sont couverts par une convention collective. Par la suite, un système de délivrance de permis a été adopté, établissant des permis pour une période de deux ans et exigeant que toutes les entreprises de camionnage signent le protocole d'entente afin d'avoir accès aux ports. Plus tard, toutes les entreprises de camionnage et de transport de conteneurs à courte distance ont obtenu des permis, et les activités de factage ont repris.

Certains feraient valoir que le protocole d'entente récompense en fait la Vancouver Container Truck Association pour une conduite inadéquate, y compris une activité illégale de la part de personnes qui sont vraisemblablement membres de la Vancouver Container Truck Association.

Un des problèmes avec cette perspective, c'est que la plupart des observateurs ont conclu que les préoccupations des propriétaires-exploitants étaient justifiées. Il semble clair que les revenus des camionneurs ne compensent plus l'augmentation des coûts d'exploitation. Le gouvernement fédéral et la province ont nommé un facilitateur pour aider les entreprises de camionnage et les propriétaires-exploitants à traiter ces préoccupations en fonction de leurs mérites.

Dans ce contexte, il semblerait inhabituel de punir les nombreux autres propriétaires-exploitants dont la seule activité durant le conflit consistait à interrompre leurs services (une activité que les participants et la plupart des observateurs croyaient légale à ce moment), afin d'éviter de récompenser une petite minorité qui ont participé à une activité illégale grave. Certains des intervenants préfèrent oublier la position qu'ils ont adoptée au cours du conflit, et allèguent maintenant que ce conflit était un complot illicite.

Certains des intervenants qui critiquent le dénouement des négociations facilitées qu'ils considèrent comme la « récompense d'un comportement illégal » préfèrent ignorer le fait que, durant le conflit, ils demandaient aux parties de conclure une entente pour mettre fin au conflit. En fait, certains des individus qui critiquent la situation aujourd'hui ont participé aux consultations facilitées qui ont donné lieu au protocole d'entente.

En terminant, nous devons souligner que ce n'est pas la première fois qu'un conflit semblable se produit. L'incapacité de résoudre définitivement le conflit de 1999 a été l'une des causes du conflit de 2005.

Pour le Groupe de travail, il est évident que ce conflit a causé des préjudices importants à la réputation des ports. Le trafic des conteneurs est une activité économique extrêmement importante et dont l'importance va croissant. De plus, le conflit a également causé des préjudices importants aux importateurs et aux exportateurs qui dépendent des ports pour recevoir et exporter leurs marchandises. De nombreuses présentations, de même que les entrevues réalisées, faisaient ressortir ces faits économiques. Les décrets sont la preuve que les gouvernements du Canada et de la Colombie-Britannique étaient d'avis que ce conflit était inacceptable et qu'il causait de véritables préjudices au Canada.

3. Sommaire des mémoires et des présentations

Incidence générale de la grève

Le Groupe de travail a été saisi d'un certain nombre de mémoires très pertinents (voir liste à l'annexe 3 de ce rapport) et dans pratiquement leur totalité, il est reconnu que les ports situés dans le Lower Mainland sont un service essentiel pour l'industrie et les détaillants canadiens et que l'interruption du service a eu une incidence généralisée. Les entreprises canadiennes n'ont pu expédier ni recevoir de marchandises et les compagnies, tant les petites que les grandes, ont dû trouver d'autres moyens de transport, renégocier des contrats et concéder des activités commerciales. Certains produits d'importation pour lesquels le temps est un facteur important n'ont pas été traités à temps pour être acheminés vers les marchés.

Pour les entreprises, les coûts à assumer ont été très élevés. Les expéditeurs ont dû prendre d'autres mesures, notamment utiliser d'autres ports et acheminer des produits locaux à Calgary avant leur transport vers la région de Vancouver. Dans certains mémoires, on a laissé entendre que ces changements deviendront peut-être permanents, avec ce que cela implique au chapitre des coûts pour l'économie locale. La réputation de services rapides et efficaces dont jouissent les ports situés dans le Lower Mainland a souffert; un mémoire faisait état de huit perturbations dans les services au cours des 10 dernières années.

Logistique portuaire

Il a été mentionné au Groupe de travail que les ports pour conteneurs situés dans le Lower Mainland sont quelque peu particuliers, dans la mesure où il existe un équilibre relatif entre les produits d'importation et d'exportation conteneurisés et où l'exportation des produits forestiers et des grains de spécialité par conteneur fait maintenant partie du paysage commercial (la disponibilité d'autres services de transport de marchandises diverses a diminué). Malgré le volume important des exportations, les exportateurs ont l'impression que leurs activités ne sont pas prioritaires pour les terminaux, dont les efforts sont concentrés sur les navires, qui représentent leur clientèle directe.

On a indiqué au Groupe de travail que les divers intérêts dans la logistique portuaire (ports, terminaux, exploitants de dépôt et entreprises de camionnage) assurent une coordination minimale; chacun se soucie de son intérêt économique propre, sans égard aux conséquences générales des décisions prises. La croissance importante des expéditions par conteneur a entraîné des changements dans l'exploitation des terminaux. Par exemple, des limites ont été appliquées au retour et à l'entreposage des conteneurs vides et ont nécessité une augmentation du nombre de terminaux à conteneurs hors quai. C'est ainsi que des camionneurs ont dû ajouter une étape aux deux déjà prévues pour compléter leur parcours. Plusieurs entreprises ont fait valoir que la conduite d'un examen approfondi de la logistique devrait être confiée à un consultant chevronné du secteur privé.

Commentaires des intervenants sur les problèmes, les réponses et les solutions possibles au conflit

Les parties qui ont présenté des mémoires ont pris des positions tout à fait différentes quant à la nature du problème et à la meilleure solution. Par exemple, un grand nombre des associations commerciales et des expéditeurs sont d'avis qu'une fois expiré le délai de 90 jours du décret, la meilleure réponse consiste en un retour à la situation d'économie de marché qui existait avant le conflit. Par contre, la Vancouver Container Truck Association s'attend manifestement à une certaine structure de taux, en vertu du protocole d'entente Ready/Cameron, qui servirait de point de départ pour de nouveaux changements conçus pour améliorer le sort des propriétaires-exploitants indépendants qui ont précipité le conflit au départ. Pour d'autres, surtout les représentants syndicaux, une combinaison de syndicalisation, d'association d'employeurs et de négociation sectorielle représente une solution qui contribuerait à la stabilité des relations de travail.

Pour appuyer cette position, certains ont mentionné que le coût d'entrée dans le secteur du camionnage est relativement faible, qu'il y a surabondance de camionneurs, qu'en raison de changements dans l'exploitation des ports (ajout d'un certain nombre de dépôts hors quai et retards causés par des files d'attente dans les terminaux sur les quais et hors quai) et des coûts en hausse, les camionneurs ne peuvent pas gagner un revenu raisonnable, que la structure de taux par voyage est non souhaitable du fait qu'elle ne tient pas compte des retards qui échappent au contrôle des camionneurs, et que la pratique des expéditeurs et des entreprises de camionnage qui consiste à réduire les coûts au minimum se traduit par des réductions inappropriées et, de ce fait, par une tendance au « nivellement vers le bas » dans le continuum des taux.

Ces parties avaient tendance à faire valoir que malgré la résolution des questions opérationnelles relatives aux ports, les questions fondamentales touchant la concurrence excessive et l'accès sans limite demeureraient en suspens. Selon elles, il faut limiter le nombre de camionneurs, la syndicalisation doit être encouragée et la négociation sectorielle implantée, et les permis de port devraient exiger un taux applicable aux entreprises de camionnage qui ont accès aux ports. Certaines organisations ont laissé entendre que des changements déjà en cours étaient contraires à l'esprit du protocole d'entente (les entreprises de camionnage ont recours aux services de conducteurs salariés) et que la structure de taux prévue dans le protocole d'entente était déjà non respectée.

Certains ont décrit les propriétaires-exploitants comme étant des gens d'affaires indépendants, pour qui l'imposition de taux et l'application de règlements sont tout à fait inappropriées. D'autres ont mentionné que la plupart des propriétaires-exploitants travaillent principalement pour une seule entreprise de camionnage et qu'ils correspondent de ce fait à la définition d'entrepreneur dépendant prévue dans la législation fédérale et provinciale du travail. Certains ont donné à entendre que la réglementation provinciale de l'industrie locale du camionnage était appropriée et d'autres considéraient le service comme étant essentiel et partie intégrante d'une entreprise fédérale et qu'il devrait être assujéti à une réglementation fédérale.

Certaines organisations ont adopté la position que le processus établi par les gouvernements n'avait pas de fondement juridique, que les décrets n'ont pas été publiés comme il se doit et que les procédures relatives au protocole d'entente et aux permis de port étaient contraires aux dispositions de la *Loi sur la concurrence* et aux objectifs de la *Loi sur les transports au Canada*. Nous avons été informés que des contestations judiciaires étaient en cours.

Un groupe important d'intervenants ont avancé que la décision prise par la Vancouver Container Truck Association de procéder au retrait en masse de ses services de factage était illégale aux termes de la législation du travail ou de la *Loi sur la concurrence*. Beaucoup sont d'avis que des actes d'intimidation ont contribué à l'application de cette décision. Nombreux sont les intervenants qui ont jugé que les gouvernements fédéral et provincial et la police ont été lents à réagir, que leur intervention a été inadéquate et que cela a aggravé le problème.

Par exemple, la BC Trucking Association, jouissant de l'appui de l'Alliance canadienne du camionnage, est d'avis que le gouvernement provincial n'a pas appliqué la loi dans toute sa rigueur pour protéger les entreprises de camionnage concernées, leurs employés et les propriétaires-exploitants contre les barrages routiers, les menaces, les dommages à la propriété et les actes de violence dont ont été victimes ceux qui ont essayé d'accéder aux ports. Selon la BC Trucking Association, l'absence de soutien gouvernemental et d'application appropriée du *Code criminel du Canada* ont eu pour effet d'inciter certains propriétaires-exploitants à faire preuve d'intimidation pour s'assurer de la fermeture des ports.

La Western Canadian Shippers' Coalition est d'avis que seules l'utilisation de tactiques illégales et la tolérance affichée par la police à l'égard d'un tel comportement ont rendu possible le retrait des services des propriétaires-exploitants indépendants. Selon l'Alliance des manufacturiers et des exportateurs du Canada, le protocole d'entente Ready/Cameron a récompensé pour ainsi dire les camionneurs de leurs actes de violence, d'intimidation, de vandalisme et de coercition qu'ont perpétrés des membres de leurs collectivités.

Les administrations portuaires

La position de l'Administration portuaire de Vancouver et de l'Administration portuaire du fleuve Fraser se résume à ceci : la loi n'a pas été appliquée comme il se doit pendant le conflit. L'Administration portuaire de Vancouver affirme même que l'intervention policière a ciblé des camionneurs non touchés par le conflit qui essayaient plutôt d'avoir accès aux terminaux. Un mémoire présenté au nom des entreprises ProWest Transport Ltd. et Team Transport Ltd. laisse entendre que le Groupe de travail devrait formuler des recommandations quant à la nécessité pour le système juridique (surtout les responsables de son administration) d'intervenir plus efficacement lorsque des citoyens veulent atteindre leurs objectifs par l'utilisation de la force. Les deux compagnies ajoutent que le conflit avec la Vancouver Container Truck Association peut envoyer le message que la solution à nos problèmes économiques consiste à agir dans l'illégalité et sans égard aux intérêts des autres.

Contrairement à l'Administration portuaire de Vancouver et à celle du fleuve Fraser, l'Administration portuaire du North-Fraser, de par la nature de ses activités, est d'avis qu'elle ne

devrait faire partie d'aucune solution envisagée dans les autres ports situés dans le Lower Mainland. Il en est ainsi du fait qu'aucune intervention directe des camionneurs n'a eu lieu dans les installations de l'Administration portuaire du North-Fraser, que les décrets ne prescrivaient pas l'imposition d'un système de délivrance de permis à l'Administration portuaire du North-Fraser et que, comme l'a mentionné le PDG de l'Administration portuaire du North-Fraser, « nous avons recours aux services d'employés syndiqués du camionnage qui sont rémunérés à l'heure dans notre port et nous n'avons aucun problème à résoudre. »

De l'avis de l'Administration portuaire de Vancouver et de celle du fleuve Fraser, les décrets, le protocole d'entente et le programme de délivrance de permis ont contribué au rétablissement des services dans les ports, mais elles estiment également que la réglementation n'est pas une solution acceptable à long terme, du fait principalement que les administrations portuaires ne croient pas qu'elles ont la capacité ni le pouvoir d'imposer un tel régime. Elles font valoir que la meilleure solution pour garantir que les camionneurs touchent une rémunération raisonnable consiste à établir un système basé sur l'accroissement de la productivité plutôt que sur la réglementation. La position de l'Administration portuaire de Vancouver et de celle du fleuve Fraser est la suivante : la mise en place d'un protocole d'entente de deux ans dans lequel des taux sont prévus va provoquer une nouvelle crise du camionnage à la fin de sa durée, c'est certain.

Systemes de réservation et portes d'entrée de terminal

D'aucuns ont fait valoir que l'actuel système de réservation ne fonctionne pas. Tôt le matin, beaucoup font la queue aux portes de terminal et moins en début d'après-midi. Durant d'autres périodes, il y a peu de congestion. Nous avons entendu parler d'un marché des réservations, c'est-à-dire que certaines organisations obtiennent le plus de réservations possible pour revendre celles qu'elles n'utilisent pas. D'après les chiffres, les créneaux étaient réservés à 115 % mais utilisés à 45 %.

Beaucoup de participants ont suggéré la modification du système de réservation de façon à prévoir des amendes dans le cas des réservations inutilisées et à établir des liens entre les réservations et certaines expéditions de marchandises plutôt qu'avec les entreprises de camionnage. Les exploitants de terminaux ont reconnu l'existence de problèmes avec le système de réservation et se sont dits prêts à mettre au point et à implanter un nouveau système qui relierait tous les terminaux et éliminerait certains des problèmes.

Des expéditeurs et d'autres parties ont suggéré le prolongement des heures d'ouverture des portes de terminal. Toutefois, les exploitants de terminaux ont mentionné que la capacité des portes, compte tenu des volumes actuels de conteneurs, est suffisante, que beaucoup d'expéditeurs n'étaient pas prêts à envoyer ou à recevoir des marchandises en dehors des heures de travail normales, et que lorsque les heures d'ouverture des terminaux étaient prolongées ou que ceux-ci étaient ouverts les fins de semaine, le trafic était minime, voire modeste.

L'Administration portuaire de Vancouver et celle du fleuve Fraser ont reconnu que les questions qui ont à tout le moins contribué au conflit pourraient être réglées au moyen d'initiatives comme les réservations obligatoires dans les terminaux, la centralisation possible des services de

régulation dans les entreprises de camionnage, la mise en oeuvre de solutions technologiques améliorées pourrait éliminer les coûts du camionnage du système, prolonger les heures d'ouverture des portes de terminal et l'établissement d'un système de délivrance de permis qui prescrirait des normes de rendement pour les camions utilisant le port. Les administrations portuaires reconnaissent que leur ligne de pensée était la même lors du conflit survenu à la fin de 1999 et que des solutions n'ont pas été mises en oeuvre.

Réglementation, délivrance de permis et solutions basées sur le travail

En général, le milieu des entreprises, représenté entre autres par des intervenants comme l'Alliance des manufacturiers et des exportateurs du Canada, des camionneurs comme ProWest Transport et Team Transport, la BC Trucking Association, la Western Canadian Shippers' Coalition, l'Association des produits forestiers du Canada, le Business Council of British Columbia, le Conseil canadien du commerce de détail, l'Independent Contractors and Businesses Association of British Columbia, et la Fédération maritime du Canada, s'opposent catégoriquement à ce qui est considéré, à divers degrés, comme une démarche, via le protocole d'entente et la possibilité de solutions à long terme similaires, en vue de rétablir la réglementation de l'industrie du camionnage de conteneurs.

Les arguments invoqués contre la réglementation font valoir en grande partie qu'une telle démarche est tout à fait contraire à la politique nationale en matière de transport et probablement aux dispositions de la *Loi sur les transports au Canada* et de la *Loi sur la concurrence* et qu'elle va se traduire par des pertes d'efficacité à long terme par l'élimination d'incitatifs pour les ports, les terminaux, les expéditeurs, les réceptionnaires et les exploitants de camions pour améliorer l'efficacité de leurs activités. Dans certaines observations, on a mentionné que dans la mesure où les camionneurs indépendants sont dans l'impossibilité de gagner leur vie de façon respectable, cela signifie qu'il y a trop de conducteurs pour le transport des mêmes marchandises. Les conducteurs n'ont d'autre choix que de se regrouper ou de se syndiquer et dans certaines observations, on est d'accord pour encourager les camionneurs à la syndicalisation pour garantir que tout arrêt ou conflit de travail futur relève de la législation applicable du travail.

Les représentants des entreprises sont également d'avis que les gouvernements doivent être mieux à même d'intervenir rapidement et de façon décisive lors d'arrêts de travail similaires à l'avenir. Certains ont recommandé que le gouvernement fédéral modifie la *Loi sur la concurrence* de façon à habiliter le commissaire à émettre des décrets temporaires pour interdire les actes anticoncurrentiels, et que le gouvernement provincial revoie la position adoptée par les forces policières en C.-B. de façon à ce que des mesures plus décisives puissent être prises à l'avenir.

Toutefois, des représentants des entreprises sont d'accord dans une certaine mesure pour qu'un système de délivrance de permis soit mis en place dans les ports pour prescrire des normes de service plutôt que la réglementation des taux, afin d'accroître l'efficacité des utilisateurs du réseau de ports et de terminaux, pour que les administrations portuaires soient habilitées à implanter les normes de service et à les imposer aux terminaux et aux autres utilisateurs de ports, pour que les terminaux soient obligés par les ports à établir des normes sur la capacité de

traitement aux portes, et pour qu'un système obligatoire de réservation soit mis en place pour l'accès des camionneurs affectés au transport de conteneurs aux terminaux (avec des amendes en cas d'utilisation inappropriée). Il est évident que pratiquement tout le secteur des entreprises indépendantes considère que la mise en place d'une structure de taux réglementée à long terme est une grossière erreur.

Les observations qu'ont formulées l'International Longshoremen's & Warehousemen's Union Local 500 et le Teamsters Union 31 à l'intention du Groupe de travail appuient une solution de nature syndicale au conflit. Dans le cas de l'International Longshoremen's & Warehousemen's Union, sa position est la suivante : les entreprises de camionnage devraient toutes être représentées par une association d'employeurs et être autorisées par un permis non transférable délivré par les administrations portuaires. Tous les conducteurs doivent alors être syndiqués et, aux termes d'une entente cadre entre employeurs et le syndicat, exercer leurs activités selon des règles du jeu uniformes. Cela signifierait des taux de rémunération négociés pour l'ensemble des camionneurs, ce qui aurait pour effet d'empêcher les entreprises et les camionneurs de vendre leurs services moins cher que leurs collègues. Selon l'International Longshoremen's & Warehousemen's Union, un taux pourrait s'appliquer à l'entretien des véhicules, à la rémunération et aux bénéfices. Dans une variante de l'option de syndicalisation, les Teamsters sont d'avis que le protocole d'entente pourrait être maintenu en application sous la direction d'un système de délivrance de permis dans les ports mais que durant cette période, un processus de négociation multipartite devrait être établi en vertu d'une loi pour les négociations des taux et des conditions au moment de l'expiration du protocole d'entente et pour la période qui s'ensuit. Dans son observation, la Vancouver Container Truck Association se dit prête également à respecter un système permanent de délivrance de permis non transférable imposé par l'administration portuaire aux propriétaires-exploitants et aux entreprises de camionnage.

Quoi qu'il en soit, le secteur des entreprises commerciales et celui des syndicats semblent d'accord pour que les propriétaires-exploitants adoptent une forme de solution syndicale, ne serait-ce que pour faciliter la résolution des conflits. À ce dernier égard, le Groupe de travail a été informé que le Syndicat national de l'automobile a déposé une demande d'accréditation au nom de la Vancouver Container Truck Association.

Les intervenants ne s'entendent pratiquement pas quant à un contexte futur de réglementation pour les gouvernements provincial et fédéral. Ni l'Administration portuaire de Vancouver ni celle du fleuve Fraser n'appuient le principe de délivrance de permis et de réglementation mais si le gouvernement adopte cette ligne de conduite, les administrations portuaires privilégient l'Office des transports du Canada comme organisme de réglementation. Pour les administrations portuaires, il faudrait que le système de réglementation dépasse le niveau de système de délivrance de permis décrit dans les décrets et qu'il s'applique aux nouveaux venus, aux successeurs et à tous les camionneurs effectuant le transport de conteneurs. En bref, les administrations portuaires sont d'avis qu'il ne devrait y avoir aucune exception dans une industrie réglementée. L'organisme de réglementation devrait délivrer des permis pour les camions et les équipements, établir les taux, imposer le respect des taux, procéder à des vérifications de conformité, examiner périodiquement les taux et s'occuper des infractions. Selon elles, la mise en oeuvre d'un tel système remplacerait le protocole d'entente et l'actuel système de délivrance de permis imposé par le gouvernement.

Selon la BC Maritime Employers' Association et la Western Canadian Shippers Coalition, la solution à court terme actuelle prévue dans le protocole d'entente ne devrait pas être maintenue à long terme. Elles sont plutôt d'avis que la délivrance de permis aux utilisateurs des ports par les administrations portuaires représente une meilleure solution à long terme pour exercer un contrôle sur l'accès aux installations et la sortie, rehausser la sûreté, définir les heures d'ouverture des installations et mettre en place des systèmes efficaces de réservation, s'assurer que les intervenants respectent la loi à tous égards. Fait intéressant à noter, l'Association des produits forestiers du Canada, Terminal Systems Inc., P&O Ports et Fraser Surrey Docks Ltd. appuient l'adoption d'un système central de réservation obligatoire et à ce dernier égard, Norman Stark, PDG de Terminal Systems Inc., est d'avis que ce système devrait être coordonné puis mis en place par les administrations portuaires. Les normes relatives à la délivrance des permis et l'annulation de permis pour cause de violation des conditions devraient relever des administrations portuaires, selon ces intervenants.

La BC Trucking Association s'est particulièrement opposée à la création d'une nouvelle super administration portuaire, mandatée pour élaborer, mettre en oeuvre et surveiller les normes à l'intention des terminaux et des administrations portuaires. Selon elle, cette solution relève complètement des administrations portuaires, c'est-à-dire que dans la mesure où les responsabilités ou le mandat actuels des ports peuvent entrer en conflit avec le rôle de leadership que nous imaginons, cette question pourrait être traitée efficacement par le gouvernement fédéral par la modification de leur mandat.

De même, même si dans sa position, la BC Trucking Association va plus loin que la BC Maritime Employers Association et préconise l'annulation des décrets et du protocole d'entente et un retour des administrations portuaires au système de délivrance de permis qui existait avant le conflit, l'association est d'accord pour que les administrations portuaires soient habilitées à imposer des normes de service aux terminaux ainsi que des amendes pour cause de non-conformité. La BC Trucking Association et la Fédération maritime du Canada recommandent également que la province modifie sa législation de façon à imposer des amendes sévères à ceux qui établissent des barrages routiers ou empêchent le trafic de conteneurs d'accéder aux routes. Du point de vue de la Fédération maritime, la législation adoptée par la province de Québec prévoit la convocation d'un forum de consultation pour régler les conflits futurs et recommande que le gouvernement fédéral pourrait imposer aux ports touchés le mandat de créer et de maintenir un comité intermodal pour traiter des questions d'efficacité et élaborer des normes et des procédures opérationnels.

Certains exportateurs, notamment la Saskatchewan Pulse Growers, l'Association canadienne des cultures spéciales et la Manitoba Pulse Growers Association Inc., ont suggéré qu'en raison de son importance cruciale pour l'économie nationale et du point de vue de la fiabilité perçue des ports du Canada, le camionnage de conteneurs devrait être déclaré service essentiel, tout comme l'est le secteur des grains en vrac. Ces intervenants croient également qu'une politique fédérale devrait être adoptée prévoyant l'application de l'article 47 de la *Loi sur les transports au Canada* après deux semaines de perturbations dans les ports de la C.-B. et du Québec.

La Vancouver Container Truck Association fait valoir que la compétence dans le domaine du travail dans les ports, pour ce qui est des camionneurs effectuant le transport de conteneurs, est pour le moins trouble. Un certain nombre d'autres intervenants partagent ce point de vue, notamment Teamsters Union Local 31. La Vancouver Container Truck Association croit qu'une démarche fédérale en vue d'inclure dans une entreprise fédérale les mouvements de conteneurs par camion dans le Lower Mainland et la vallée du Fraser, en direction et en provenance des terminaux à conteneurs, représente la façon la plus rapide de régler la question de compétence en matière de travail, ce qui lui permettrait de soumettre une demande d'accréditation.

Résumé

En résumé, même si les administrations portuaires hésitent à appliquer la délivrance des permis aux utilisateurs et préfèrent plutôt une démarche axée sur les forces du marché ou un régime pleinement réglementé par l'Office des transports du Canada, la plupart des intervenants appuient en général un régime de délivrance de permis imposé par les administrations portuaires tant et aussi longtemps qu'il n'est pas question d'établissement de taux. D'autres intervenants sont d'avis qu'une législation provinciale ou fédérale est requise afin d'empêcher la fermeture illégale de l'accès aux ports, de confier aux ports le mandat d'établir des comités intermodaux de consultation et, dans le cas des ports eux-mêmes, de leur confier les pouvoirs nécessaires pour assumer ces divers rôles. Cependant, d'autres intervenants veulent que le gouvernement désigne le camionnage de conteneurs comme un service essentiel. Pour ce qui concerne les relations de travail dans le secteur du transport de conteneurs par camion dans les ports, il semble que la Vancouver Container Truck Association, l'instigatrice du dernier conflit du camionnage, reconnaît la fragilité de la solution prescrite dans le protocole d'entente et qu'il faut une solution plus rigoureuse pour régulariser la situation de ses membres. Par conséquent, il semble qu'elle déposera prochainement une demande d'accréditation syndicale, ce qui signifiera pour ses membres des conditions de travail et de rémunération garanties.

4. Recherche

Contexte des ports de la côte ouest

Les ports du Lower Mainland ont traité environ 9,4 % du trafic de conteneurs sur la côte ouest en 2004. Les ports de la baie de San Pedro – Los Angeles et Long Beach – ont dominé le marché trans-pacifique des conteneurs avec 62,5 % du trafic de la côte ouest en 2004. Leur part a augmenté, de 62,0 % qu’il était en 2003, malgré les pénuries de débardeurs et les problèmes de service ferroviaire.

Trafic de conteneurs dans les ports de la côte ouest (en milliers d’EVP)	2003	Portion	2004	Portion
Los Angeles	7179	37,6 %	7321	34,9 %
Long Beach	4658	24,4 %	5780	27,6 %
Oakland	1923	10,1 %	2045	9,7 %
Tacoma	1738	9,1 %	1798	8,6 %
Seattle	1487	7,8 %	1776	8,5 %
Administration portuaire de Vancouver	1539	8,1 %	1665	7,9 %
Administration portuaire du fleuve Fraser	253	1,3 %	317	1,5 %
Portland	304	1,6 %	275	1,3 %
Total	19081	100,0 %	20977	100,0 %

Source : Sites Internet des ports – inclut les conteneurs vides

Le trafic trans-pacifique des conteneurs dans les six plus importants ports de la côte ouest a augmenté de 10,0 % en 2004. Le trafic de conteneurs de l’Administration portuaire de Vancouver a augmenté de 7,9 % à 1,66 million d’EVP. L’Administration portuaire du fleuve Fraser a signalé une augmentation de 26,8 % du nombre de conteneurs à 320 136 EVP, surpassant ainsi le port de Portland en volume.

La part tout par eau du marché trans-pacifique vers les destinations de la côte est américaine a augmenté du fait que les expéditeurs ont diversifié leurs options en matière de chaîne d’approvisionnement. La part de la côte est (tout par eau) est passée de 18,6 % en 2001 à 21 % en 2002 parce que les détaillants à marge réduite ont ouvert de grands centres de distribution près des ports de la côte est. Le coût d’expédition du transport tout par eau est plus faible, mais son temps de transit est plus long.

Vancouver et les ports américains de la côte ouest

Si les ports du Lower Mainland se disputent le même marché que les ports américains de la côte ouest, la structure et l'aspect économique de l'exploitation portuaire y diffèrent sur des points fondamentaux.

1. L'exploitation des terminaux du Lower Mainland est organisée en fonction d'un modèle d'« utilisateurs communs ». Dans les ports américains, de nombreux terminaux sont exploités par les compagnies maritimes, qui traitent ces terminaux comme des « centres de coûts ». Les compagnies maritimes sont une clientèle moins « mobile » en raison des investissements en capital directs de ces entreprises dans les terminaux des ports américains. Les revenus des terminaux du Lower Mainland sont presque exclusivement dérivés des activités de chargement et de déchargement des conteneurs à bord des navires; aucun revenu ne provient des activités de camionnage aux barrières. Dans les ports américains, les utilisateurs privés ont indiqué la voie à suivre en gérant les risques et les coûts liés au prolongement des heures d'ouverture des barrières. Les terminaux à utilisateurs communs emboîtent le pas pour assurer que leurs entreprises clientes demeurent compétitives.

2. Les terminaux américains appliquent largement le concept de l'exploitation « sur roues », c.-à-d. que les conteneurs sont stockés dans le terminal sur des châssis. Comme les conteneurs doivent être entreposés sur des châssis, les compagnies maritimes sont propriétaires du parc de châssis. Dans le Lower Mainland, les conteneurs sont empilés à même le sol, c.-à-d. sans châssis, et les entreprises de camionnage sont propriétaires du parc de châssis. L'exploitation sur roues nécessite plus d'espace de terminal pour des niveaux de trafic similaires, mais offre certains avantages du point de vue du ramassage et de la livraison des conteneurs par camion. Dans les principaux terminaux américains à utilisateurs communs, les compagnies maritimes ont tendance à confier les responsabilités de gestion des châssis et des transferts à l'exploitant du terminal, ce qui permet de libérer de l'espace précieux en regroupant le stock de châssis et d'améliorer l'application des normes de qualité des châssis.

3. Les ports du Lower Mainland ont un avantage par rapport aux ports américains en raison de la plus grande disponibilité du trafic commercial vers l'ouest. Il s'agit également là d'un avantage stratégique pour les exportateurs canadiens de l'Ouest qui bénéficient des avantages des bas prix de retour à charge vers l'Asie pour leurs expéditions. Les matières premières exportées dans des conteneurs à partir du Lower Mainland incluent le bois d'oeuvre, la pulpe, le papier, les grains de spécialité et les aliments du bétail (luzerne et foin).

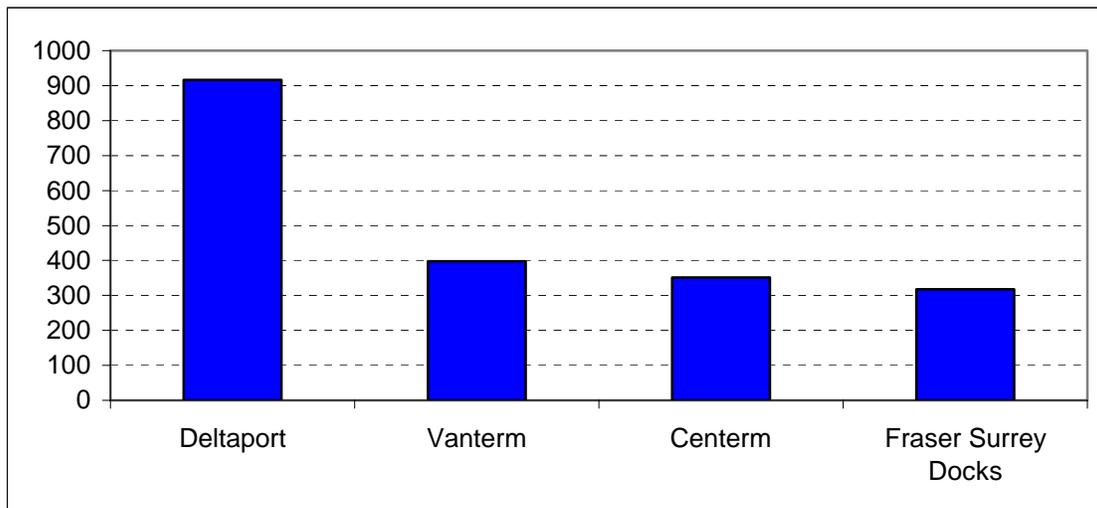
Données sur l'industrie du factage dans le Lower Mainland

L'industrie du factage se compose des entreprises qui transportent les conteneurs par camion entre des points du Lower Mainland. Le travail consiste principalement à transporter les conteneurs d'importation chargés à partir des terminaux de conteneurs sur les quais (Centerm, Deltaport, Fraser Surrey Docks et Vanterm) jusqu'aux entrepôts ou centres de distribution en vue de leur déchargement, à transporter les conteneurs d'exportation chargés à partir des installations

des expéditeurs ou des centres de transbordement jusqu'aux terminaux en eaux profondes, et à ramener les conteneurs vides. Les cargaisons d'importation conteneurisées sont principalement constituées de biens de consommation en provenance des usines asiatiques, tandis que les cargaisons d'exportation conteneurisées incluent des produits forestiers, des grains de spécialité et de la ferraille.

Le trafic de conteneurs des terminaux sur les quais du Lower Mainland a totalisé presque deux millions de conteneurs équivalents-vingt pieds (EVP) en 2004, répartis entre les terminaux de la façon indiquée à la figure 1.

Figure 1 : Trafic de conteneurs du Lower Mainland, par terminal – 2004 (en milliers d'EVP)



Environ 65 % du trafic de conteneurs du Lower Mainland est transporté à destination et en provenance des terminaux par rail, ce qui laisse environ 35 % ou 700 000 EVP pour le transport par camion. De ce nombre, seule une petite fraction est transportée par camion vers des régions à l'extérieur du Lower Mainland.

La majorité des conteneurs qui transitent par les ports du Lower Mainland sont des conteneurs de 40 pieds comptant chacun pour 2 EVP. À partir des chiffres moyens produits pour le Deltaport, on peut déduire un ratio EVP-conteneurs d'environ 1,7, ce qui signifie que les conteneurs de 40 pieds représentent environ 70 % du nombre total de conteneurs. La demande annuelle de services de factage pour les quatre terminaux en 2004 peut donc être estimée à environ 410 000 conteneurs.

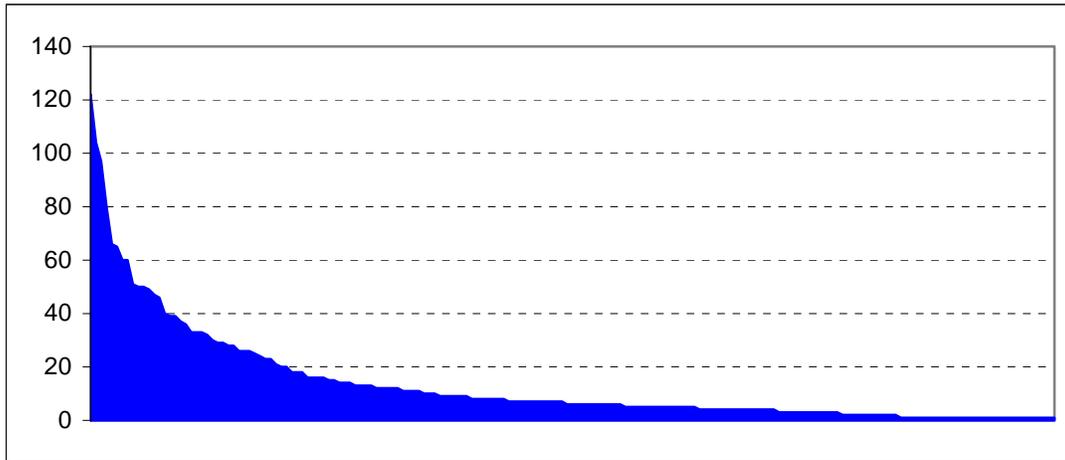
Profil du secteur

Le secteur du factage a les caractéristiques de base d'un marché hautement compétitif.

1. L'industrie est très fragmentée. En août 2005, l'Administration portuaire de Vancouver a imposé un système de délivrance de permis réglementant l'accès aux terminaux de conteneurs du port. Toute entreprise desservant les terminaux doit maintenant détenir un permis. Il existe

environ 180 entreprises de factage possédant 2 500 camions enregistrés auprès du système de délivrance de permis de l'Administration portuaire de Vancouver. La plus grande entreprise est propriétaire de seulement 5 % du parc de camions et les dix plus importantes entreprises sont propriétaires de seulement 30 % du parc de camions. Voir la figure 2 pour une répartition de la taille (mesurée d'après l'importance du parc de camions) des entreprises.

Figure 2 : Répartition des parcs de camions de factage par entreprise - 2005



D'après les données qui précèdent, il est évident que le parc est très fragmenté.

Il semble exister un taux élevé tant d'entrées dans le secteur que de sorties du secteur. L'Administration portuaire de Vancouver a imposé un système de délivrance de permis similaire à la suite du conflit du camionnage de 1999. Le nombre de camions ou d'entreprises autorisés dans les ports depuis 1999 a peu changé. Les enregistrements initiaux en 1999 atteignaient un total de 202 entreprises et 2 600 camions, ce qui est légèrement plus que le niveau actuel. Des 202 entreprises autorisées en 1999, seulement 50 environ sont encore enregistrées sous la même raison sociale en 2005. Six des 20 plus importantes entreprises en 1999 demeurent dans les 20 plus importantes entreprises en 2005. L'entreprise qui possédait le plus grand nombre de camions autorisés en 1999, Emerald Transport, n'existe plus. Un autre changement important est la disparition d'un important parc de camions exploité par BC Rail.

Il semble probable que le nombre de camions actifs de façon intensive dans l'industrie du factage soit considérablement inférieur au nombre de camions autorisés à desservir les terminaux portuaires. La Vancouver Container Truck Association estime qu'environ 1 000 propriétaires-exploitants travaillent à plein temps dans le secteur du factage. D'après la relation entre le trafic de conteneurs et le parc de camions, ce nombre serait davantage en accord avec les chiffres relevés pour les ports américains de la côte ouest. On estime que les ports de Seattle et Tacoma avaient environ 2 000 camions pour un volume combiné de conteneurs de 3,8 millions d'EVP en 2004.

2. Les obstacles à l'entrée sont faibles dans ce secteur, au niveau tant des entreprises de camionnage que des propriétaires-exploitants.

Environ 85 % du parc de camions appartient à des propriétaires-exploitants, ce qui réduit de façon substantielle tant l'investissement en capital requis que le risque pour les entreprises de camionnage. L'investissement en capital requis pour les entreprises de camionnage consiste principalement dans l'achat de châssis pour le transport des conteneurs. Les entreprises de camionnage tiennent en règle générale un lot de trois à quatre châssis par camion. Le coût moyen d'un châssis est estimé à 15 000 dollars.

Le coût d'entrée pour les propriétaires-exploitants est très bas. Les camions utilisés dans le secteur du factage sont généralement des tracteurs routiers usagés à kilométrage élevé. Selon les entrevues réalisées auprès des intervenants, le coût d'un camion convenant pour le service de factage se situe aux environs de 25 000 \$ à 40 000 \$. Les compétences requises pour l'entrée dans le secteur sont également peu élevées, la principale exigence étant la possession d'un permis de conduire provincial de classe 1.

3. Les économies d'échelle possibles au niveau des entreprises de camionnage sont limitées. Le transfert des risques de retard et des augmentations de coût aux propriétaires-exploitants limite l'incitation à investir en technologie pour améliorer l'efficacité des activités, comme des systèmes de répartition informatisés.

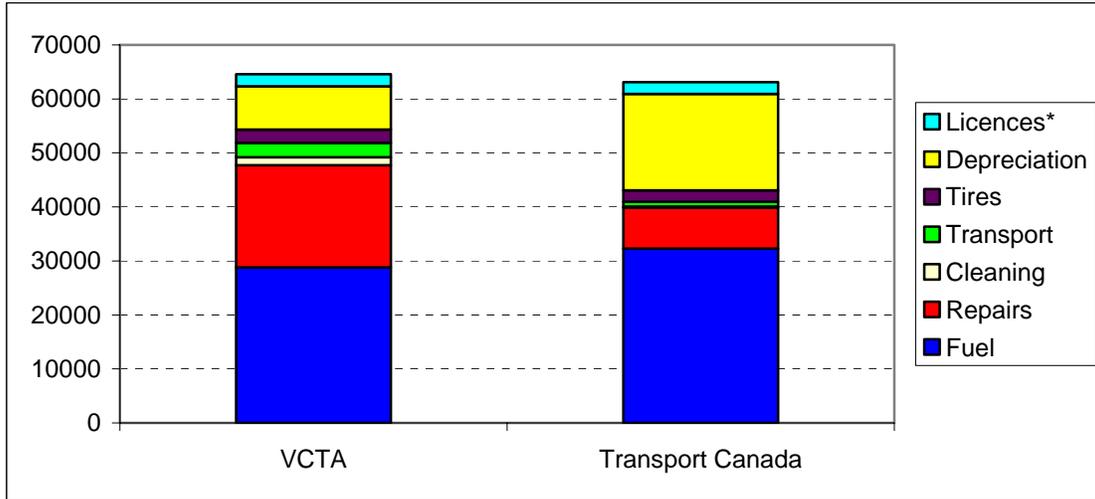
Il n'existe aucune possibilité d'économies d'échelle au niveau des propriétaires-exploitants et le ratio capital-travail est essentiellement fixe (c.-à-d. un conducteur par camion). Un usage plus intensif du capital (c.-à-d. du camion) est peu possible en raison des heures d'exploitation limitées (huit heures) des terminaux de conteneurs, des installations hors quai et des entrepôts. Les heures de service des conducteurs sont limitées à treize heures par jour par la réglementation provinciale sur la sécurité routière.

4. En tant que fournisseur de service aux utilisateurs industriels, l'industrie du factage possède une capacité de différenciation de produit très limitée.

Coûts de l'industrie

La Vancouver Container Truck Association estime à quelque 360 \$ par jour, ou environ 87 000 \$ par année, les coûts variables et fixes totaux pour chaque tracteur. Pour vérification, ces estimations ont été comparées aux estimations générées à partir de l'information sur les coûts contenue dans l'édition de 2003 de la publication *Frais d'exploitation des camions au Canada* de Transports Canada et rajustée en fonction des changements dans le prix du carburant. Les estimations de coût fournies par la Vancouver Container Truck Association ont été regroupées de manière à être aussi proches que possible des catégories utilisées dans la publication du Transports Canada. Les résultats sont illustrés ci-dessous.

Figure 3 : Coûts annuels variables et fixes pour un tracteur – Estimations de la VCTA et de Transports Canada pour 2005

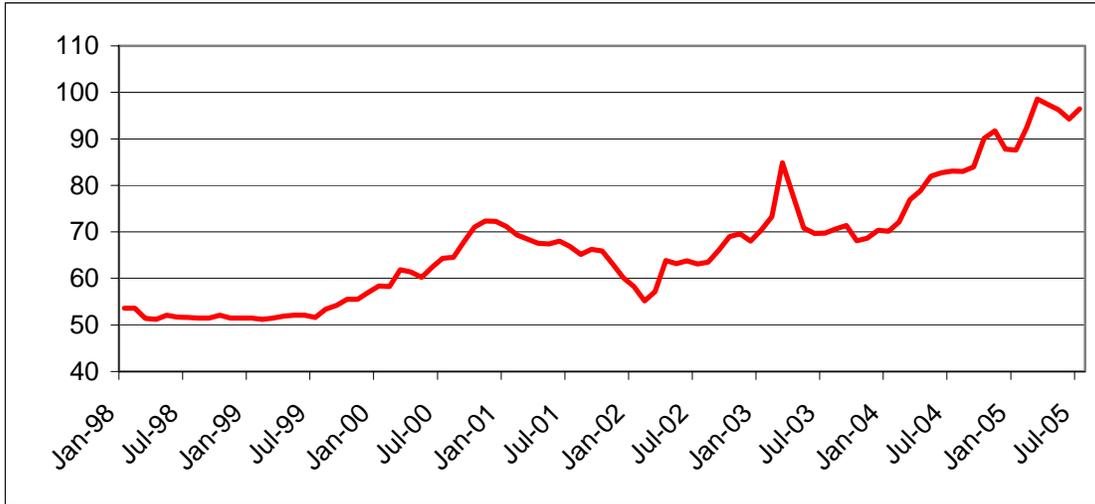


- Exclut les coûts d'assurance

VCTA
 Transports Canada
 Permis *
 Dépréciation
 Pneus
 Transport
 Nettoyage
 Réparations
 Carburant

Les estimations contenues dans la publication *Frais d'exploitation des camions au Canada* s'appliquent à un camion de transport routier tirant un remorque de trois ans et parcourant 80 000 km par année. Les coûts de dépréciation sont basés sur les coûts applicables à un tracteur neuf à un prix d'achat d'environ 112 000 \$. Les estimations de la Vancouver Container Truck Association sont basées sur des camions plus vieux en service surtout urbain parcourant 65 000 km par année. Le prix d'achat moyen d'un tracteur usagé pour utilisation dans le secteur du factage est de 25 000 \$ à 40 000 \$. Les estimations de coût de la Vancouver Container Truck Association devraient donc comporter des coûts de réparation plus élevés en raison de l'âge des tracteurs, mais une dépréciation inférieure aux estimations contenues dans *Frais d'exploitation des camions au Canada*, ce qui est le cas. Les chiffres illustrés ci-dessus indiquent la sensibilité des coûts totaux au prix du carburant : le carburant représente près de 50 % des coûts totaux. Le coût du carburant a augmenté de façon spectaculaire depuis 2003 :

Figure 4 : Prix mensuel moyen du carburant diesel à Vancouver de janvier 1998 à juillet 2005 (en cents du litre)



Jan = Janv.
Jul = Juill.

Les estimations de coût de la Vancouver Container Truck Association n'incluent pas les frais d'administration et les frais d'intérêt sur le capital, non plus que le rendement du capital. La publication *Frais d'exploitation des camions au Canada* situe les frais d'administration et les frais d'intérêt sur le capital pour un tracteur avec semi-remorque à cinq essieux en 2003 à 19 273 \$. Les frais d'intérêt pour le financement de l'équipement sont estimés à 2 995 \$. Une marge de profit de 5 % ajouterait un montant additionnel de 7 303 \$. Ensemble, ces catégories de coût augmentent les coûts totaux de 43,6 %. Les besoins en capital moindres applicables à l'équipement usagé destiné au secteur du factage et les besoins administratifs limités signifient que ces coûts seraient considérablement moins élevés pour les propriétaires-exploitants qui desservent les ports.

Tarifs de factage

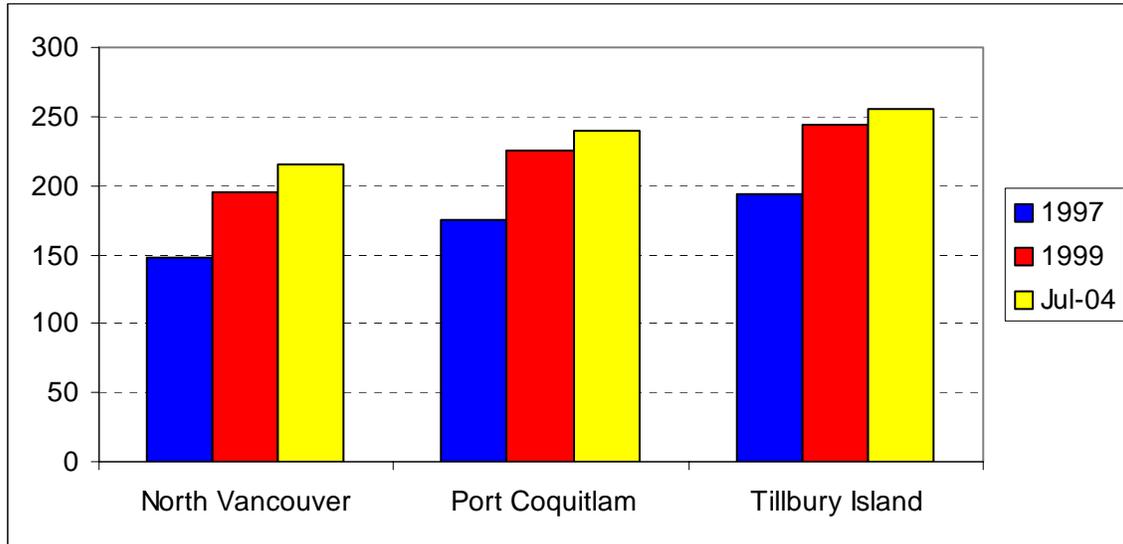
Les tarifs de factage sont négociés entre les entreprises de camionnage et leurs clients, lesquels incluent les importateurs, les exportateurs, les groupeurs et les compagnies maritimes. Ces tarifs se sont traditionnellement appliqués à des voyages aller-retour, c.-à-d. incluant le ramassage d'un conteneur d'importation chargé et le retour du conteneur vide aux quais, ou le débarquement d'un conteneur d'exportation chargé et le ramassage d'un conteneur vide. Il existe des taux d'escompte pour les gros exportateurs et des tarifs aller simple seulement pour le retour des conteneurs vides.

L'industrie est connue pour la concurrence féroce qui y prévaut en matière de tarifs. Au cours des dernières années, les seules augmentations importantes se sont produites à la suite des arrêts de travail de 1999 et 2005. Les entreprises de camionnage ont annoncé des augmentations de

tarif d'environ 15 % en juillet 2004 soi-disant pour indemniser les propriétaires-exploitants pour les coûts accrus, mais il semble que l'application de ces augmentations ait été inégale.

La figure ci-dessous montre les tarifs de base représentatifs tirés des feuilles de tarif de transporteurs pour trois emplacements différents, de 1997 à juillet 2004.

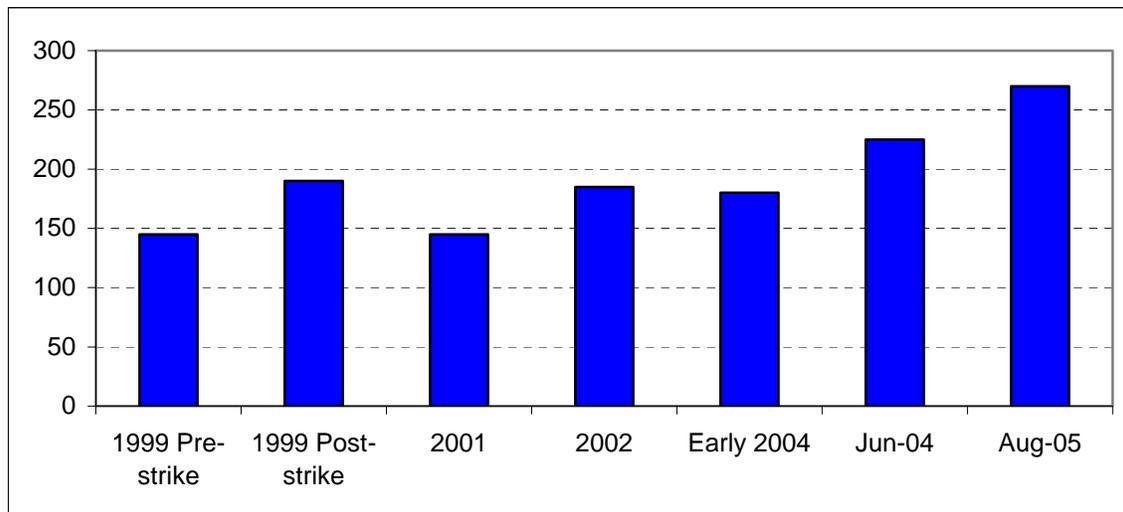
Figure 5 : Tarifs de factage représentatifs à partir des terminaux d'arrière port - 1997 à 2004



Source : Feuilles de tarif des transporteurs

La figure ci-dessous montre l'évolution des tarifs payés par un gros exportateur depuis 1999. Les tarifs se sont érodés assez rapidement à la suite du conflit de 1999.

Figure 6 : Tarifs de factage aller-retour moyens - exportations 1999 à 2005



Source : Dossiers de l'exportateur

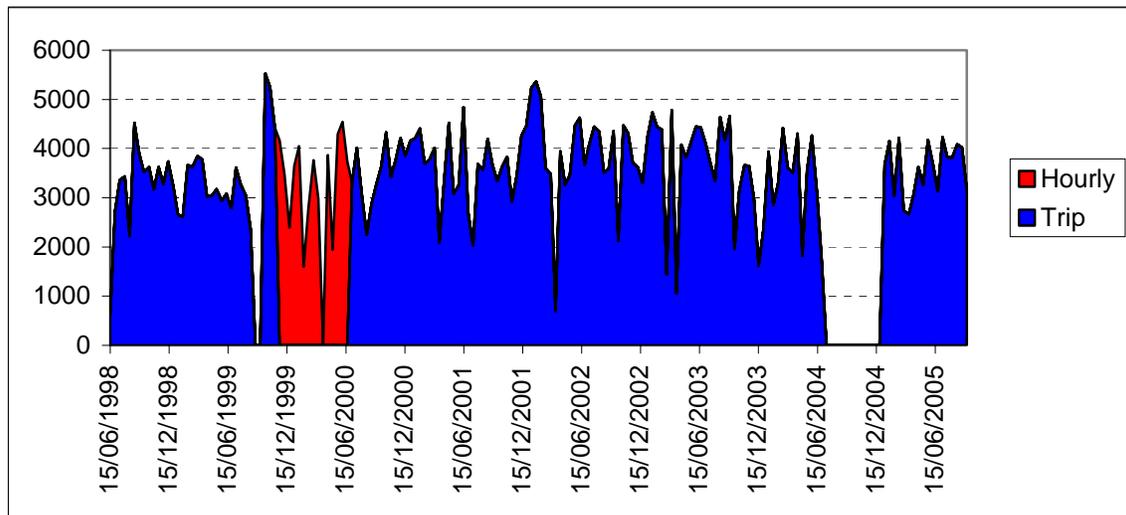
1999 avant la grève

1999 après la grève

Début 2004
Juin 2004
Août 2004

Sauf pour une courte période suivant le conflit de 1999, les propriétaires-exploitants ont été payés sur une base de partage des revenus, les propriétaires-exploitants recevant 70 % et les entreprises de camionnage, 30 % des tarifs de factage totaux. Le graphique ci-dessous montre les revenus bimensuels touchés par un propriétaire-exploitant de juin 1998 à juin 2005. À la suite de la grève en août 1999, la compagnie a été certifiée par les Teamsters et a été payée sur une base horaire jusqu'en avril 2000. Ce conducteur n'a pas travaillé pendant une bonne partie de 2004.

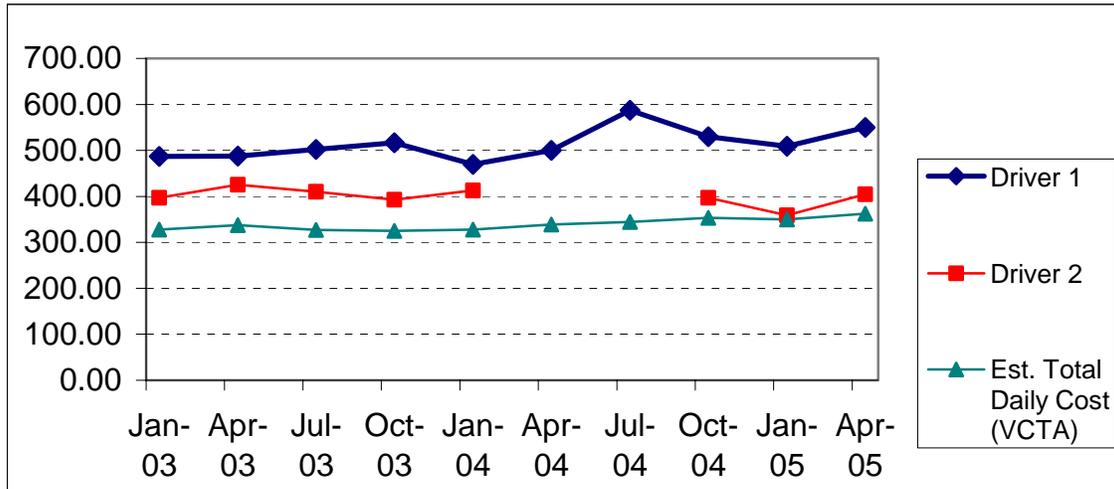
Figure 7 : Exemple de revenu bimensuel d'un conducteur – juin 1998 à juin 2005



Horaire
Voyage

Le graphique ci-dessous montre la rémunération quotidienne moyenne, à intervalles de quatre mois, des conducteurs de deux entreprises : un conducteur syndiqué (conducteur 1) et un conducteur non syndiqué (conducteur 2). Les estimations de coût total sont les estimations fournies par la Vancouver Container Truck Association, rajustées en fonction du prix du carburant.

Figure 8 : Exemple de revenu quotidien moyen d'un propriétaire-exploitant - janvier 2003 à avril 2005 (intervalles de quatre mois)



Apr = Avr

Jul = Juill.

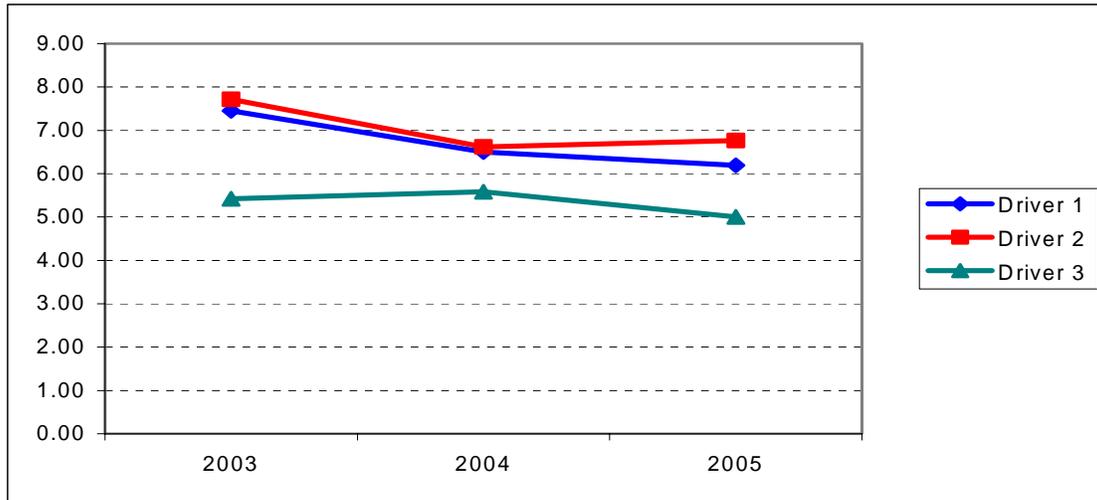
Driver = Conducteur

Est. total daily cost (VCTA) = Coût quot. total est. (VCTA)

Efficienc

L'efficienc réduite du système de manutention des conteneurs a été un point majeur des conflits tant de 1999 que de 2005. En 1999, les problèmes étaient liés principalement aux retards de file d'attente excessifs dus à la congestion aux terminaux de conteneurs. En 2005, l'industrie du camionnage faisait à nouveau face à des retards aux terminaux de conteneurs en raison de la congestion. Un changement dans les pratiques de fonctionnement, sous la forme du passage à l'entreposage hors quai des conteneurs vides, a imposé des retards et des coûts additionnels au secteur du camionnage. Le fardeau de ces coûts est entièrement assumé par les propriétaires-exploitants. La figure qui suit montre une comparaison du nombre quotidien moyen de voyages payants simples par jour pour trois conducteurs de deux entreprises différentes pour janvier 2003, janvier 2004 et janvier 2005. La baisse du nombre quotidien moyen de voyages payants simples se situe entre 8 % et 17 %.

Figure 9 : Voyages payants simples moyens - janvier 2003, janvier 2004 et janvier 2005



Driver = Conducteur

Répercussions externes

La récurrence d'une interruption du service en 2005 pour les mêmes raisons qui ont mené à l'interruption de service de 1999 indique l'existence d'un problème de fond dans l'industrie du factage du Lower Mainland. Les entreprises de camionnage sont incapables de faire preuve d'une discipline suffisante, en matière d'établissement des prix, pour s'ajuster à la montée des coûts et aux changements dans les pratiques de fonctionnement de l'industrie. Les coûts sont assumés par les propriétaires-exploitants qui, en l'absence d'un cadre de négociation collective, n'ont d'autre choix que de retirer des services pour obtenir réparation. Il a été impossible de maintenir les conventions collectives basées sur une rémunération horaire qui ont été signées à la suite du conflit de 1999 en raison des baisses de prix pratiquées par des entreprises délinquantes.

Pendant le conflit, les conteneurs destinés à la livraison locale se sont empilés sur les quais, nuisant au chargement et au déchargement des conteneurs qui devaient être transportés par rail. Les importateurs d'aussi loin que Toronto et Montréal ont été touchés, car leur marchandise devait être transportée par camion jusqu'à des centres de distribution du Lower Mainland, puis rechargée à bord de wagons ou de conteneurs en service intérieur en vue de leur transport sur une longue distance. Les conteneurs et les navires ont été redirigés vers les ports de Seattle et de Tacoma pour éviter la congestion des quais de Vancouver. À la suite du règlement du conflit, il a fallu plus de six semaines pour désengorger les terminaux portuaires.

Le coût économique du conflit a été considérable. Selon le Conseil canadien du commerce de détail, l'augmentation de coût pour les détaillants pourrait atteindre les 100 millions de dollars. L'Association des manufacturiers et exportateurs canadiens estime que la grève a coûté aux manufacturiers des millions de dollars en ventes perdues, en coûts de transport et en pénalités financières. Au sein de l'industrie elle-même, les entreprises de camionnage et les entrepôts ont perdu des centaines de milliers de dollars.

Les coûts à long terme de l'instabilité dans les activités portuaires peuvent être plus élevés. Le commerce accru avec la Chine offrira des possibilités considérables tant aux importateurs qu'aux exportateurs canadiens, ainsi qu'au secteur des transports. D'après la stratégie portuaire récemment mise au point par la C.-B., un trafic marchandises accru en C.-B. se traduirait par une augmentation du PIB national de trois milliards de dollars par année d'ici 2020. Pour que ces possibilités économiques se matérialisent, les ports du Lower Mainland doivent refaire leur image de porte d'entrée fiable de l'Amérique du Nord. Les visites récentes des ministres fédéral et provincial des Transports en Chine confirment que les Chinois s'inquiètent beaucoup des interruptions futures dans les ports canadiens. Nous comprenons que le ministère des Affaires étrangères et du Commerce international a la preuve que certaines sociétés chinoises explorent déjà la possibilité de faire affaires avec les ports de Seattle et de Tacoma advenant que d'autres interruptions se produisent dans les ports canadiens de la côte ouest.

Terminaux et installations hors quai

Les terminaux en eaux profondes sont les points centraux du réseau d'installations qui forment le réseau de transport des conteneurs dans le Lower Mainland. Les installations de conteneurs hors quai sont actives dans une variété d'activités liées à la manutention des marchandises transportées dans les conteneurs maritimes internationaux, y compris le déchargement, le groupage et le transport des envois d'importation, et le rechargement des conteneurs pour exportation. Au cours des deux dernières années, elles ont joué un rôle plus grand dans l'entreposage des conteneurs vides dans le but de maintenir la productivité des terminaux en eaux profondes. Il s'agit d'activités clés dans le maintien de la compétitivité des ports du Lower Mainland en tant que maillon des chaînes d'approvisionnement des entreprises et elles augmentent grandement l'incidence économique locale du trafic international des conteneurs.

Les pratiques non efficaces dans les interactions avec ces installations – les retards de file d'attente et les voyages non productifs – se sont classées à un niveau aussi élevé que les plaintes touchant les tarifs, parmi les problèmes qui ont mené à l'interruption des services de camionnage. Si ces pratiques non efficaces continuent à se multiplier, il sera difficile de parvenir à une stabilité à long terme dans le secteur du factage parce que la seule façon d'assurer la stabilité des revenus des camionneurs sera une escalade continue des tarifs de camionnage.

Retards de file d'attente aux terminaux en eaux profondes

Nous ne disposons pas de données précises sur les retards dus aux files d'attente à l'extérieur des terminaux en eaux profondes. Les terminaux recueillent des données relatives à leur efficacité dans le traitement des transactions une fois que les camions pénètrent dans le terminal (« temps de rotation »), mais ils ne font pas de suivi des retards à l'extérieur du terminal. Les temps de rotation indiqués par les terminaux sont généralement inférieurs à trente minutes et semblent être similaires aux temps de rotation indiqués par les autres terminaux de conteneurs nord-américains. Ils sont considérablement meilleurs que les temps de rotation rapportés dans une

enquête de 2003 sur les terminaux au port de Long Beach qui signalait un temps de rotation moyen d'environ 98 minutes, quoique des écarts importants aient existé.⁶

Les retards de file d'attente à l'extérieur des terminaux ne font l'objet d'aucun suivi. Cet état de fait est dû à la croyance que ces files d'attente échappent largement à la volonté de la direction des terminaux puisque les terminaux n'ont pas de contrôle sur la cadence d'arrivée des camions.

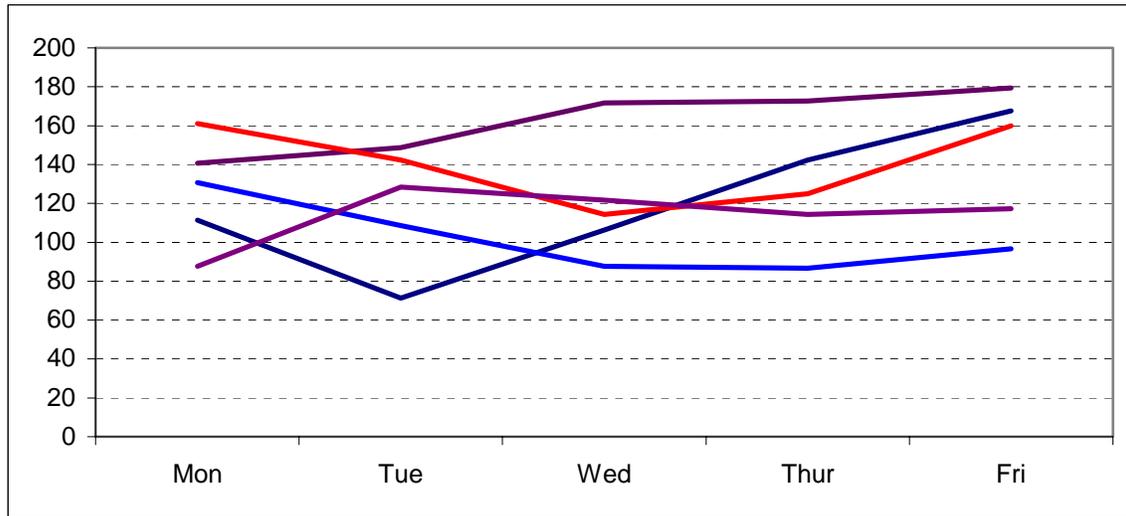
Le système actuel de manutention des conteneurs mène à d'importantes pointes de trafic aux terminaux de conteneurs en eaux profondes. Un des principaux facteurs contribuant à ce résultat est la compression des battements pour la livraison des conteneurs d'exportation chargés. Deux facteurs principaux sont responsables de cette situation : les dates de réception les plus rapprochées et la réglementation des douanes américaines relative aux marchandises demeurant à bord.

Les dates de réception les plus rapprochées indiquent les dates les plus proches, avant l'arrivée des navires, auxquelles les livraisons de conteneurs d'exportation seront acceptées au terminal. Ces dates sont établies pour limiter la durée de séjour des conteneurs d'exportation au terminal. À la suite du conflit de 1999, l'Administration portuaire de Vancouver a réduit de dix jours ouvrables à cinq les dates de réception les plus rapprochées aux terminaux. Les dates de réception les plus rapprochées standard sont demeurées de cinq jours, mais on sait que des terminaux ont imposé des restrictions additionnelles pour régler les problèmes de retard des navires et de congestion aux terminaux.

La réglementation des douanes américaines relative aux marchandises demeurant à bord exige que la totalité des renseignements du manifeste soient soumis 24 heures avant l'appareillage du navire, pour les envois transitant par les ports américains. Pour le fret à bord de navires transitant par les ports américains, cette exigence réduit dans les faits le battement de livraison d'un ou deux jours de plus. De nombreuses cargaisons d'exportation incluent un grand nombre de conteneurs. Les dates de livraison les plus rapprochées plus courtes et les exigences de la réglementation américaine touchant les marchandises demeurant à bord nécessitent souvent que ces marchandises soient livrées en moins de deux jours (c.-à-d. deux quarts de huit heures aux barrières) au terminal. Tant les entreprises de camionnage que les installations de transbordement ont de la difficulté à composer avec les pointes d'activité résultantes.

⁶ A Study of Drayage at the Ports of Los Angeles and Long Beach Kristen Monaco and Lisa Grobar, Department of Economics, California State University, Long Beach, December 15, 2004, p. 40.

Figure 10 : Indice des conteneurs d'exportation chargés par jour de la semaine – exemple de cinq semaines, 2004

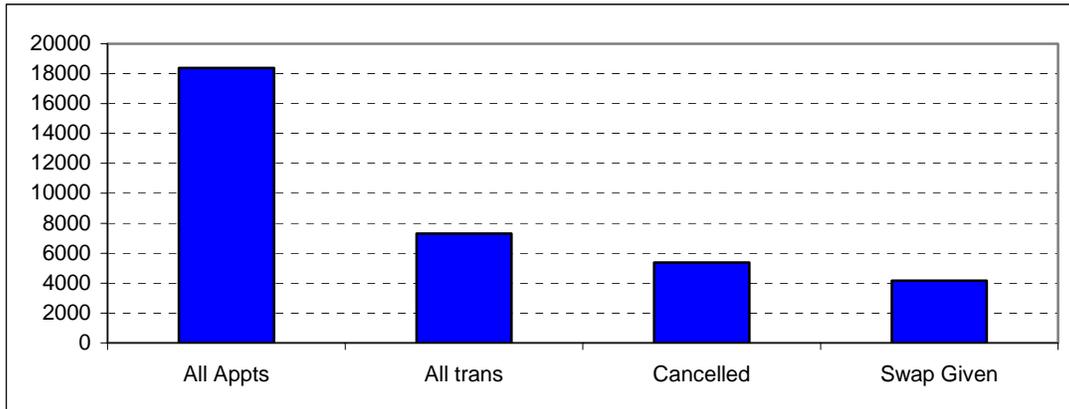


Lundi
Mardi
Mercredi
Jeudi
Vendredi

En théorie, les systèmes de réservation des terminaux pourraient aider à composer avec les pointes en ordonnant les arrivées de camion. Dans la pratique, toutefois, comme les réservations sont attribuées sur la base du premier arrivé premier servi et qu'elles ne sont pas liées à des enregistrements de cargaisons spécifiques, tous les rendez-vous sont accordés par entreprise de camionnage quelques minutes après être devenus disponibles sur Internet. Les entreprises ayant de grosses cargaisons à livrer se trouvent dans l'impossibilité d'obtenir suffisamment de rendez-vous pour satisfaire leurs besoins et les camionneurs sont forcés de se mettre en file d'attente dans des voies destinées aux camions sans réservation. Ce problème pose particulièrement des difficultés lorsqu'il y a une différence importante dans le niveau de service entre les voies destinées aux camions avec réservation et les voies destinées aux camions sans réservation.

Le manque de liens entre les enregistrements de cargaisons et les rendez-vous a également mené à des niveaux élevés de non-achèvement du déchargement des cargaisons d'exportation. Le graphique ci-dessous montre le rendement du système de réservation à Centerm au cours d'une période de 90 jours.

Figure 11 : Système de réservation de Centerm – rendez-vous, transactions, annulations et échanges (période de 90 jours)



Tous rendez-vous
 Toutes trans.
 Annulations
 Échanges

Le nombre de rendez-vous accordés est de beaucoup supérieur au nombre de transactions réelles et de nombreux rendez-vous sont annulés à la dernière minute, ce qui en empêche la ré-allocation. Il est possible que les entreprises de camionnage tentent de monopoliser les rendez-vous pour empêcher leurs concurrents d'en profiter. Le nouveau système de réservation SCORE introduit à Centerm a amélioré l'accès pour les grosses cargaisons d'exportation en permettant aux installations de transbordement (plutôt qu'aux entreprises de camionnage) de prendre des rendez-vous 48 heures (au lieu de 24 heures) à l'avance, à la condition que toutes les données sur la cargaison soient reçues au préalable.

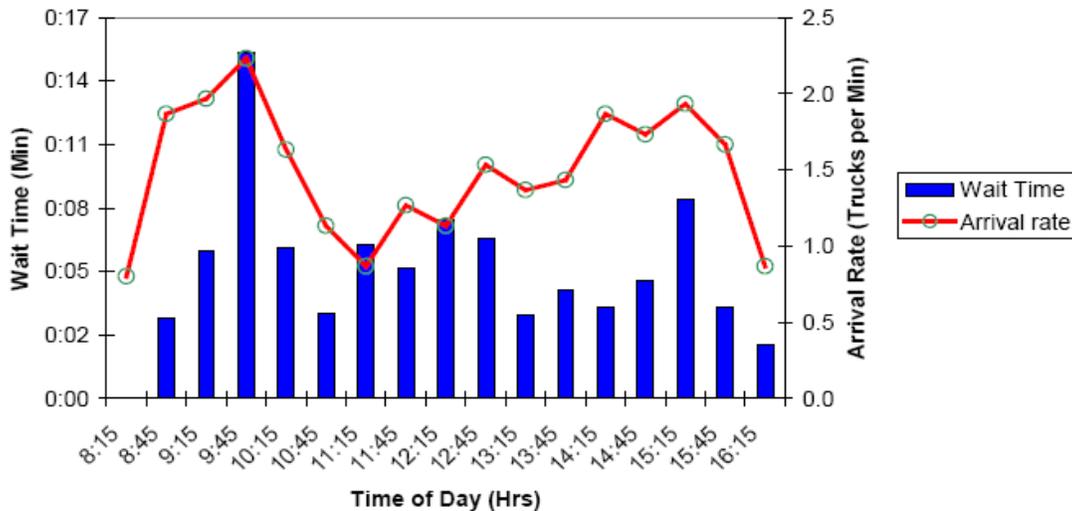
Les pointes de trafic aux terminaux incitent à une expansion du nombre de propriétaires-exploitants employés par les entreprises de camionnage. Les entreprises ont besoin de maintenir une capacité suffisante pour livrer à l'intérieur d'un battement étroit, et les propriétaires-exploitants assument les coûts d'une utilisation inadéquate de leurs camions pendant les jours creux. De nombreux participants, y compris la Vancouver Container Truck Association, ont suggéré que le transfert du risque aux propriétaires-exploitants mène à des pratiques non efficaces dans la répartition des camions et a contribué aux files aux terminaux avant les conflits tant de 1999 que de 2005.

Comme les propriétaires-exploitants étaient payés au voyage plutôt qu'à l'heure, les entreprises de camionnage disposaient de plusieurs choix. Par exemple, si une entreprise de camionnage avait dix conteneurs à ramasser à un terminal un jour donné, elle pouvait les faire ramasser par dix camions à raison d'un voyage par camion ou par cinq camions à raison de deux voyages par camion ou au moyen d'autres combinaisons. Si l'approche des dix camions est utilisée par de nombreuses entreprises, la file au terminal au début de la journée sera plus longue que si l'approche des cinq camions était choisie. Les membres de la Vancouver Container Truck Association croient que de nombreuses entreprises de camionnage utilisent l'approche des « dix camions ». Un autre problème est

qu'il y a moins de mouvements par camion par jour et que le revenu du propriétaire-exploitant subit donc une baisse.⁷

La prévalence de files aux terminaux jusqu'à plusieurs heures avant l'ouverture des barrières est une indication de l'existence de problèmes. Ce modèle n'est pas typique des terminaux dans d'autres ports. Le graphique reproduit ci-dessous montre les heures d'arrivée des camions et les temps d'attente moyens à l'extérieur des barrières selon une enquête effectuée au cours de l'été 2004 au terminal Evergreen à Los Angeles⁸ :

Figure 12 : Temps d'attente moyen – terminal Evergreen, Los Angeles



Wait Time (Min) = Temps d'attente (en min.)

Time of day (hrs) = Heure du jour

Arrival rate (trucks per min) = Cadence d'arrivée (camions/min.)

Wait time = Temps d'attente

Arrival rate = Cadence d'arrivée

Les files avant l'ouverture aux terminaux du Lower Mainland peuvent être un reflet de l'importance pour les propriétaires-exploitants de commencer au plus tôt le premier voyage du jour afin d'être disponibles pour un deuxième et un troisième voyages avant que le travail de la journée ait été complètement alloué.

⁷ Présentation de la Vancouver Container Truck Association, le 24 août 2005 pages 5-6.

⁸ Source : Cooperative Optimum Time Window Generation for Cargo Delivery/Pick up with Application to Container Terminals Rapport préliminaire – Projet METRANS 03-18 avril 2005 Petros Ioannou, Anastasios Chassiakos, Hossein Jula, Gil Valencia University of Southern California Electrical Engineering - Systems, Los Angeles, CA et California State University, Long Beach College of Engineering.

Entreposage des conteneurs vides et problème de la «troisième étape»

Il est difficile de déterminer l'incidence de la politique de l'Administration portuaire de Vancouver visant à déplacer les conteneurs vides en dehors de la zone des quais. Les exploitants des terminaux maritimes ont indiqué qu'une condition préalable à la réussite de la politique réside dans la renégociation de leurs contrats avec les compagnies d'expédition, qui sont actuellement structurés en fonction d'un tarif forfaitaire qui comprend le coût de réception des conteneurs vides aux terminaux maritimes. Puisque des changements ne peuvent être apportés qu'au moment du renouvellement des contrats, il s'agit donc d'une initiative à long terme. Terminal Systems Inc. a modifié les contrats qui devaient être renouvelés de manière à offrir des rabais pour les conteneurs entreposés en dehors de la zone des quais et non ramenés au terminal maritime. Cela aide à éliminer le coût additionnel attribuable aux péages de barrière imposés aux compagnies d'expédition (soit environ 35 \$ par conteneur pour chaque mouvement, soit à l'entrée et à la sortie) et l'entreposage dans des installations situées en dehors de la zone des quais. Il semble toutefois que l'accroissement de l'entreposage en dehors de la zone des quais a surtout été dicté à ce jour par des problèmes de congestion de courte durée aux terminaux maritimes. D'après les données limitées dont dispose le groupe de travail, il semble n'y avoir aucun élément probant d'une réduction soutenue des transactions aux barrières relatives aux conteneurs vides arrivant dans les terminaux maritimes. L'augmentation de l'entreposage en dehors de la zone des quais s'est traduite par une augmentation des transactions aux barrières à certaines des installations situées en dehors de la zone des quais. D'après les résultats d'un sondage téléphonique informel, il semble que les augmentations des transactions relevées aux barrières dans les installations situées en dehors de la zone des quais se soient situées entre 20 % à 400 % au cours de la dernière année et demie.

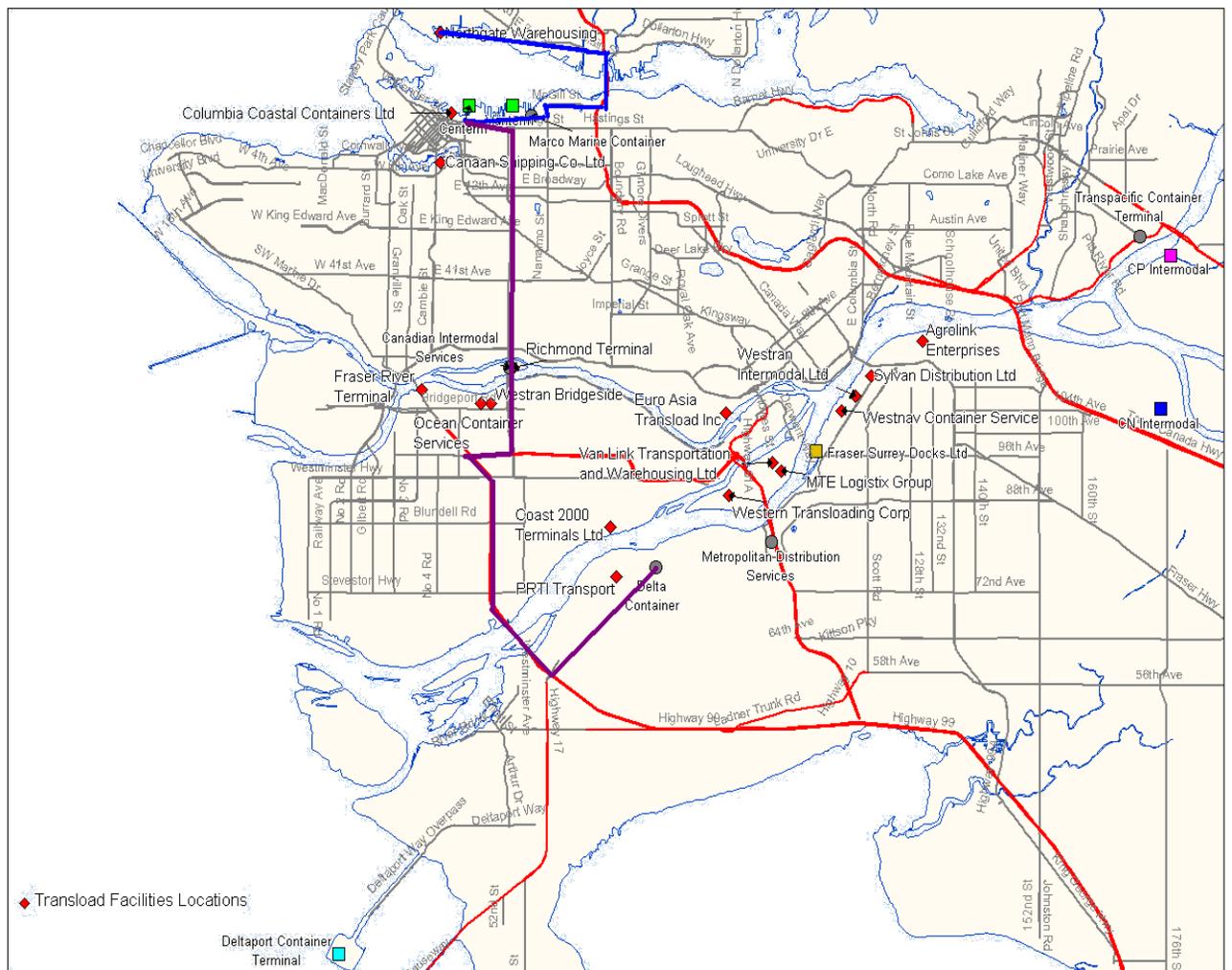
Le déplacement des conteneurs vides vers des installations situées en dehors de la zone des quais a amené de graves problèmes pour les propriétaires-exploitants, en partie en raison de l'inefficacité croissante du camionnage et en partie parce que l'industrie n'a pu adapter sa tarification aux nouveaux modèles de voyages.

Voici certains des inconvénients découlant de l'entreposage des conteneurs vides dans des installations situées en dehors de la zone des quais : un accroissement de la longueur des voyages, des retards en file d'attente aux installations en dehors de la zone des quais où sont entreposés les conteneurs vides. Les modèles traditionnels des voyages dans l'industrie du factage étaient fondés sur des voyages aller-retour aux terminaux maritimes et la présence de conteneurs vides aux terminaux maritimes leur permettait d'équilibrer leurs voyages (c'est-à-dire de laisser un conteneur vide et de prendre un conteneur chargé ou de laisser un conteneur chargé et de prendre un conteneur vide). Le nouveau modèle de voyage peut entraîner de longs détours qui sont requis pour aller chercher ou livrer des conteneurs vides aux installations situées en dehors de la zone des quais. Le problème se complique du fait que les conteneurs vides de chaque compagnie d'expédition sont habituellement entreposés à un seul endroit en vertu d'un arrangement contractuel entre la compagnie d'expédition et l'installation située en dehors de la zone des quais. Par conséquent, les camions peuvent devoir se rendre jusqu'à une installation assez distante des quais au lieu de se rendre à une installation se trouvant à proximité des quais. Un exemple assez extrême de ce fait est le cas du transport de conteneurs chargés destinés à

l'exportation à partir d'une installation située à North Vancouver jusqu'à l'un des terminaux maritimes de Inner Harbour, le camionneur est alors forcé de se rendre à Delta Containers à Delta pour aller chercher un conteneur vide afin de compléter son voyage aller-retour. Les distances relatives peuvent être déterminées au moyen de la carte ci-après. Le voyage servant au transport du conteneur chargé est tracé en bleu; la «troisième étape» visant à recueillir le conteneur vide est tracée en mauve.

Le problème de la «troisième étape» : le voyage aller-retour de Inner Harbour à partir de North Vancouver en passant par Delta

Figure 13 : Illustration du problème de la «troisième étape» dans le secteur de Lower Mainland



En raison de la structure du système d'indemnisation actuel fondé sur les voyages, le propriétaire-exploitant ne reçoit aucune indemnisation pour le voyage effectué lors de la «troisième étape».⁹ L'indemnisation du propriétaire-exploitant est fondée sur le tarif du

voyage entre les terminaux maritimes de North Vancouver et de Inner Harbour. Le problème est aggravé si le camionneur doit subir des délais d'attente en file à l'installation en dehors de la zone des quais. Les compagnies de camionnage et les propriétaires-exploitants ont indiqué que les retards entraînés par l'attente en file aux installations en dehors de la zone des quais sont souvent de la même ampleur que ceux observés aux terminaux océaniques d'expédition de conteneurs.

Durant les négociations avec les compagnies de camionnage pendant le conflit, les propriétaires-exploitants faisant partie de la Vancouver Container Truck Association avaient notamment demandé qu'on restructure le système d'indemnisation pour qu'ils soient remboursés pour les parcours à vide qu'ils devaient effectuer. Cette demande avait été rejetée par les compagnies de camionnage et ne fait pas partie du présent protocole d'entente.

Le recours à l'entreposage en dehors de la zone des quais a également compliqué la gestion de l'inventaire de conteneurs vides des compagnies d'expédition, qui est maintenant réparti sur un plus vaste territoire. Les compagnies de camionnage et les propriétaires-exploitants ont indiqué qu'ils étaient préoccupés par le fait que parfois ils ne sont pas en mesure de prendre livraison de tous les conteneurs vides parce que les compagnies d'expédition ont surréservé leur inventaire à un endroit en particulier.

Meilleures pratiques portuaires

Dans toute l'Amérique du Nord, les ports s'efforcent de s'adapter à la croissance rapide du trafic de conteneurs. Un bon nombre d'entre eux ont dû faire face à des conflits similaires au conflit avec les camionneurs dans le secteur de Lower Mainland. Pour réaliser une enquête visant à déterminer comment les autres ports se sont adaptés, le groupe de travail a retenu les services de la firme IBI Group pour qu'elle réalise un sondage des meilleures pratiques à certains ports d'Amérique du Nord et à certains ports étrangers.

Vous trouverez ci-après une liste d'exemples des meilleures pratiques. L'élément clé commun à tous les ports est la nécessité d'établir une bonne coordination entre tous les participants au système, sur les quais et en dehors des quais.

Prolongation des heures de service aux barrières

La mise en œuvre d'heures de service prolongées aux barrières des terminaux pour conteneurs s'est avérée la méthode la plus efficace pour réduire les délais d'attente des camions voulant accéder aux terminaux. Voici certaines des meilleures pratiques relevées parmi les ports recensés :

- **Port de Montréal** : Le Port de Montréal a traité 1 226 296 EVP (chargés et vides) en 2004, ou 760 837 conteneurs (de 20 pi ou 40 pi). La majeure partie de ce trafic est traitée par la Société de terminus Montréal Gateway dans deux terminaux de conteneurs séparés, les

terminaux Racine et Cast. Ces deux terminaux sont des terminaux à utilisateurs communs utilisant la même structure de gestion et les mêmes systèmes d'information, mais qui desservent des compagnies différentes. Les terminaux de la Société de terminus Montréal Gateway sont ouverts du lundi au vendredi de 6 h à 23 h. La Société a augmenté les heures d'ouverture des barrières pour les camions en faisant passer l'heure de fermeture de 16 h à 23 h en avril de cette année (2005) pour régler les problèmes de congestion aux deux terminaux. Après un départ lent, environ 18 % des transactions aux barrières prennent maintenant place entre 16 h et 23 h, et on prévoit que ce pourcentage atteindra à court terme près de 25 %. Ce sont principalement les exploitants de services de transport à longue distance qui ont pris avantage des heures prolongées. Les retards de file d'attente sont actuellement minimales (du moment que la température ne cause pas de perturbations et que les navires des compagnies maritimes ne sont pas en retard). Des temps d'attente de cinq à dix minutes sont maintenant la norme pendant que le terminal vérifie les documents soumis par le chauffeur. La durée de séjour des camions à l'intérieur des deux terminaux est de 30 minutes en moyenne.

- PierPass, dans le sud de la Californie : Les ports de Long Beach et de Los Angeles, dans la baie de San Pedro, sont dans une catégorie à part du point de vue de leur importance, leur complexité et leur orientation.

Les deux ports traitent un volume similaire de conteneurs qui atteignait au total les 13,1 EVP en 2004, ce qui représente une augmentation de 38 % sur cinq ans. Leur capacité de manutention des conteneurs est supérieure à celle des ports de Vancouver, Seattle, Tacoma et Oakland réunis. En 2004, environ 2,4 millions ou 18 % des conteneurs ont été transportés par des services ferroviaires directs à partir des quais même, en plus de services près des quais ou hors quai (Intermodal Container Transfer Facility).

Le port de Los Angeles a huit principaux terminaux de conteneurs et le port de Long Beach en a sept, qui desservent la totalité des compagnies maritimes trans-pacifiques. Sept des terminaux dotés de services ferroviaires sur les quais ont un accès direct au corridor Alameda, un tronçon express de 20 milles de long reliant le port aux plaques tournantes ferroviaires du centre-ville de Los Angeles. Les terminaux sont une combinaison d'installations pour usage général et d'installations réservées aux compagnies maritimes. On y traite également une combinaison de conteneurs stockés sur roues et de conteneurs stockés sur le sol, les installations plus récentes moins limitées par l'espace (comme le quai 400 de Maersk/APM) étant généralement surtout ou même entièrement des installations de stockage sur roues.

La menace d'une loi de l'État qui aurait imposé des frais pour les services aux heures de pointe a amené les exploitants des terminaux à mettre au point un système élaboré d'heures prolongées d'ouverture des barrières combiné à un système de facturation et de remboursement pour les coûts additionnels engagés. Connue sous le nom de système OffPeak, et administré par PierPass, une entité à but non lucratif créée spécialement, le système est entré en vigueur en juillet 2005 et prévoit :

- i. des frais d'atténuation de la circulation de 40 \$ par EVP ramassé, perçu auprès du propriétaire (compagnie maritime / agent) de la cargaison;
- ii. un remboursement accordé pour les conteneurs utilisant les heures prolongées d'ouverture des barrières (soit de 17 h à 3 h et pendant les week-ends);
- iii. des exemptions pour les conteneurs vides, les cargaisons intérieures et les conteneurs utilisant le corridor Alameda.

Les terminaux ont introduit cinq quarts de travail additionnels par semaine pendant les heures creuses et ont vu la proportion de conteneurs transportés pendant ces heures passer de quelque 18 % à plus de 40 % (l'objectif) dans de nombreux terminaux. Les frais perçus visent à compenser les coûts des activités additionnelles (environ 160 millions de dollars par année) découlant des nouveaux quarts de travail. En 2004, une convention de travail révisée conclue avec la Longshoremen's & Warehousemen's Union a résulté dans l'embauche de 3 000 débardeurs occasionnels non enregistrés supplémentaires aux deux ports, et la promotion de 2 000 débardeurs occasionnels au statut d'employés enregistrés, ce qui porte le total à près de 15 000 débardeurs. De l'avis de tous, la solution mise au point par l'industrie a permis une meilleure reddition de comptes et une plus grande transparence financière qu'un système mis en place et administré par le secteur public. Avec PierPass/OffPeak et les heures prolongées d'ouverture des barrières, la rétroaction obtenue des exploitants des terminaux indique que les files de camions ne sont plus vraiment un problème aux ports concernés.

Élaboration de systèmes d'information à utilisateurs communs et architecture ouverte

Les systèmes d'information à utilisateurs communs peuvent accélérer le traitement des transactions aux barrières et aux terminaux en intégrant l'information nécessaire pour tous les participants.

Port de Montréal : Les utilisateurs du port peuvent avoir accès à un système extranet – un réseau électronique privé séparé de l'Internet par un coupe-feu – appelé Netgate, qui permet à l'ensemble des camionneurs (au moyen du mot de passe approprié et du numéro d'identification du conteneur) de connaître le statut d'un conteneur et de savoir s'il a été libéré pour ramassage. Grâce à ce système, les entreprises de camionnage connaissent l'emplacement du conteneur à ramasser, et peuvent se rendre directement à l'emplacement indiqué pour demander au terminal de charger le conteneur à bord de leur camion.

EModal : eModal est un fournisseur de services utilisé dans les ports de la côte ouest américaine pour faciliter l'échange d'information entre les utilisateurs du système. L'entreprise possède plusieurs produits qui offrent aux utilisateurs la capacité de :

- prendre des rendez-vous aux barrières des terminaux au moyen du planificateur eModal *Scheduler*;

- s’informer sur l’état du conteneur et de l’enregistrement aux terminaux participants;
- acquitter des frais de terminal en ligne au moyen d’un outil de paiement des frais;
- inscrire les camionneurs dans le logiciel de vérification des camionneurs (*Trucker Check*) et se conformer aux plans de sûreté des terminaux maritimes. (Il est à noter que ce logiciel permet aux propriétaires de camions de s’inscrire auprès de compagnies multiples et aux compagnies de désactiver les camionneurs inactifs, ce qui élimine la possibilité de compter plus d’une fois les camionneurs qui desservent le port, comme cela semble avoir été le cas avec le système d’inscription de l’Administration portuaire de Vancouver).

Les camionneurs participants doivent être inscrits. Les produits actuellement offerts par eModal ont été mis au point en parallèle avec les logiciels des terminaux (NAVIS, VOYAGER TRACK, FORECOURT, etc.) pour fournir un guichet unique aux entreprises de camionnage au lieu des sites Internet des différents exploitants. La phase de recherche en vue du développement de ce produit a fait appel à la participation des terminaux et des entreprises de camionnage, qui ont joué un rôle majeur dans la détermination de l’aspect du produit actuel. Les produits sont hautement adaptables, mais le planificateur de rendez-vous (*Scheduler*) a toujours le même aspect et la même présentation. Les terminaux participants peuvent utiliser le logiciel eModal en conjonction avec leur propre logiciel (ou en fonction de l’usage optimal des ressources dans le terminal à conteneurs tel qu’il est déterminé par le gestionnaire) pour faire correspondre les arrivées de camions aux besoins à l’intérieur des barrières, et peuvent manipuler les paramètres – le nombre de zones dans le terminal (jusqu’à 100), le nombre de camions dans chaque zone, par exemple - en fonction de leurs besoins.

Meilleure coordination opérationnelle parmi les participants du système

Port de Montréal : L’Administration portuaire de Montréal joue le rôle de facilitateur pour s’assurer que tous les intervenants du port exercent leurs activités le plus efficacement possible. Ainsi, comme elle est l’exploitant du chemin de fer portuaire, l’Administration portuaire fait en sorte que les activités ferroviaires ne nuisent pas aux activités de camionnage ou du terminal. D’autre part, l’Administration siège au sein d’un comité de coordination créé en 1997, tout comme les exploitants de terminal, le Canadien National et le Canadien Pacifique. Ce comité se réunit deux fois par jour, via une téléconférence organisée avec les chefs de l’exploitation, pour examiner les nouvelles questions ou les problèmes à solutionner.

Applications technologiques de pointe – STI

Côte ouest américaine : Des terminaux situés dans des ports sur la côte ouest américaine procèdent au déploiement d’une grande variété d’applications technologiques de pointe,

suite aux changements apportés à cet effet à la convention signée en 2002 avec l'International Longshoremen's & Warehousemen's Union. Ainsi, les portes d'entrée automatisées, qui sont la norme, sont munies de lecteurs de caractères optiques qui permettent d'identifier le conteneur, le châssis et le camion, et de lecteurs de cartes magnétiques pour l'identification des conducteurs. La firme de création de logiciels eModal (activités et réservations, terminaux portuaires) est à mettre au point, avec PierPass, un système qui prévoit l'utilisation d'une étiquette d'identification de fréquence radio par tous les camionneurs enregistrés, de façon à satisfaire aux exigences de la Garde côtière américaine en matière de sûreté. La firme eModal a commandé 10 000 étiquettes pour les camionneurs desservant les ports de Long Beach et Los Angeles. Le système doit être lancé en janvier 2006.

Terminal virtuel à conteneurs

La firme eModal a mis au point un produit nouveau, *BoxTrade*, à la demande du port de Long Beach. Ainsi, les conteneurs vides pourront être intégrés dans l'inventaire des conteneurs qui se trouvent dans le système et ce, qu'il s'agisse de conteneurs pour lesquels le temps est un facteur important (par exemple, exportation d'un produit spécifique) ou tout simplement de mouvements de transfert. Le port de Long Beach a recueilli le capital d'amorçage pour le projet de terminal virtuel à conteneurs et a prêté son concours à sa réalisation. Selon certaines estimations, plus de 1 600 déplacements de camion par jour dans les ports peuvent être éliminés. Un régime de facturation, visant les compagnies maritimes, les expéditeurs et les exploitants, sera développé de façon que le système soit viable. Lorsque ce dernier fonctionnera, le camionneur disposera de renseignements identiques à ce qui est fourni actuellement dans les terminaux sur l'emplacement des conteneurs (p. ex., zone à l'intérieur du terminal) dans les installations hors quai.

Entreposage des conteneurs vides hors quai

Port de New York/New Jersey : La société Maher Terminals a aménagé une installation intérieure unique pour l'entreposage des conteneurs vides. Le terminal satellite se veut le prolongement du terminal maritime, et les deux installations sont reliées par voie électronique. La société Maher Terminals accepte uniquement les conteneurs vides dans son terminal maritime et ces derniers seront chargés à bord d'un navire à l'intérieur d'une période de deux semaines. Chaque compagnie maritime se voit attribuer un quota de conteneurs vides établi en fonction du volume total qui est manutentionné par elle. Les mouvements de conteneur vide comme tels entre les deux installations sont rares. Les camionneurs savent à l'avance à quelle installation ils doivent livrer le conteneur vide. Les conteneurs vides entreposés dans le terminal satellite servent s'il y a lieu au chargement du fret d'exportation ou sont utilisés par les compagnies maritimes, dans le cadre d'un service intérieur, pour un transfert dans un autre port.

Port de Houston : Le terminal à conteneurs Barbours Cut est une installation d'usage commun à cinq postes d'accostage, sauf un poste d'accostage privé qu'exploite APM Terminals pour les navires de Maersk Sealand. La société APM Terminals s'occupe du tiers, environ, du trafic du terminal à conteneurs Barbours Cut, les deux tiers étant manutentionnés par des entreprises de

débardage qui louent les installations auprès de l'Administration portuaire de Houston. Le terminal à conteneurs Barbours Cut est à proprement parler une installation à terre. Il a signé des accords (en ce qui concerne le trafic qui ne relève pas d'APM Terminals) pour l'entreposage hors site des conteneurs vides, de façon à atténuer les contraintes de capacité du terminal maritime. Des tierces parties exercent des activités dans quatre endroits différents pour l'entreposage des conteneurs vides, dans un rayon d'un mille de la gare maritime. Les conteneurs y sont également nettoyés et réparés. Les conteneurs vides sont transportés sur châssis de terminal maritime à l'intérieur du réseau routier portuaire privé, à destination et en provenance des installations d'entreposage. Les coûts afférents à ces opérations de transfert sont assumés par les entreprises de débardage, qui les refilent aux compagnies maritimes sous forme de droits. Les exploitants des installations d'entreposage des conteneurs vides imposent directement des redevances d'usage aux compagnies maritimes. L'Administration portuaire de Houston a établi des normes de service applicables aux exploitants tiers, par suite de problèmes de service dans le passé. Les redevances étaient insuffisantes en raison de la forte concurrence que se livraient les exploitants tiers pour la manutention des conteneurs vides des compagnies maritimes.

Solutions institutionnelles – questions de camionnage

Ports de Californie : L'Assemblée législative de l'État de Californie a adopté une législation pour réglementer un certain nombre d'aspects de l'activité de camionnage liée aux ports. En 2002, le projet de loi 2650 de l'Assemblée de Californie imposait des amendes aux terminaux de conteneurs qui obligent les camions à attendre en file plus de 30 minutes à l'extérieur des portes des terminaux. Cette législation permet aux terminaux d'adopter soit un système de rendez-vous aux portes ou des heures d'ouverture en dehors des heures de pointe à titre de moyen d'éviter les amendes pour les files d'attente des camions. Ces exemptions ont servi à faciliter l'adoption de systèmes de réservation par les terminaux de conteneurs et à prolonger les heures d'ouverture des portes à certains terminaux. La menace d'une autre législation qui imposerait une surcharge pour le ramassage des conteneurs durant les heures de pointe a été le principal facteur qui a mené à la mise sur pied du programme OffPeak (programme d'exploitation en dehors des heures de pointe) pour prolonger les heures d'ouverture des portes à tous les terminaux internationaux de conteneurs aux ports de Los Angeles et de Long Beach. En outre, un nouveau texte législatif sur l'équité dans le camionnage a récemment reçu force de loi; cette loi restreint la possibilité pour les compagnies de navigation de pénaliser les camionneurs pour les retards de livraison et vise à assurer que les revenus générés par les suppléments destinés à couvrir les coûts du camionnage (c.-à-d. les suppléments de carburant) sont transmis à l'industrie du camionnage.

Québec : En 2000, le gouvernement de la province de Québec a adopté le projet de loi 135 qui créait un forum de consultation sur le camionnage. Ce forum facilite les discussions entre les propriétaires-exploitants et les compagnies. Il a élaboré un contrat normalisé pour l'usage des propriétaires-exploitants, un modèle de calcul des coûts pour aider les propriétaires-exploitants à estimer ce qu'il leur en coûte pour la prestation du service et un mécanisme de médiation et d'arbitrage.

Systemes centraux de reservation

Notre recherche revele que peu de terminaux de l'Amérique du Nord comptent presentement sur un systeme de reservation comme element cle d'optimisation de leur efficacite. On s'attend toutefois à ce que l'importance des systemes de reservation s'accroisse dans le futur devant la necessite d'ameliorer l'efficacite de l'utilisation de la base fonciere limitee des ports, qui va necessiter l'empilement des conteneurs au sol (entreposage au sol) par opposition à l'entreposage sur chassis (entreposage sur roues). Parmi les terminaux du sud de la Californie, le terminal de Seaside Transportation Services (Evergreen) au port de Los Angeles, une entreprise qui recourt partiellement à l'entreposage au sol, est celui qui semble avoir le taux le plus eleve d'utilisation d'un systeme de reservation. Environ 30 % des transactions de Seaside Transportation Services se font selon le systeme des rendez-vous. Sur ce nombre, environ 70 % sont effectuees à l'interieur du creneau alloue de deux heures.

Constituer un reservoir de competences et de connaissances au sein de la communaute portuaire

Sud de la Californie : Le METRANS Transportation Center offre un mecanisme pour appliquer l'expertise des institutions d'enseignement aux questions pratiques de transport aux portes d'entree. Le centre de transport universitaire du METRANS Transportation Center a ete cree en 1998 par le Departement des transports des E.-U. par l'adoption de la *Transportation Equity Act for the 21st Century*. METRANS est un partenariat conjoint de la University of Southern California et de la California State University, à Long Beach. Le Departement des transports de l'Etat de Californie fournit un financement egal à celui que fournit le gouvernement federal. La mission de METRANS est de resoudre les problemes de transport des grandes regions metropolitaines par la recherche interdisciplinaire, l'education et la sensibilisation. Le secteur d'interet de l'organisation est axe sur le mouvement des marchandises et le commerce international, qui representent environ la moitie de la recherche de METRANS et la majeure partie de ses activites de sensibilisation et de diffusion d'informations. Les projets de recherche de METRANS portent sur de nombreux sujets qui se rapportent directement aux questions d'efficacite des ports, y compris les questions de camionnage, et constituent une source precieuse de renseignements pour traiter des questions de mouvement des marchandises.

5. Discussion

Contexte

Les memoires et la recherche le montrent clairement : les ports du Pacifique sont le principal canal d'accès de l'industrie canadienne aux marches mondiaux. C'est pourquoi les situations qui perturbent l'activite portuaire ont tant d'impact, impacts qui concernent principalement des

intérêts qui ne sont pas directement partie à la perturbation et qui ne sont donc pas en mesure d'y intervenir. On ne saurait trop insister sur l'importance des impacts qu'ont eus les récentes interruptions de l'activité portuaire, et sur les conséquences du discrédit qui en est résulté pour les administrations portuaires.

Dans le même temps, tout indique que le trafic conteneurisé est appelé à connaître une croissance considérable et que cette activité constituera, pour les ports locaux et pour la région dans son ensemble, un créneau majeur de développement économique. Comme il a été souligné précédemment, pour pouvoir se positionner avantageusement sur le marché du transport conteneurisé, il est important que nos administrations portuaires conservent leur réputation d'efficacité et de fiabilité. Lors d'une récente mission qu'ils effectuaient en Chine, les ministres fédéral et provincial des Transports ont été informés par les autorités chinoises des préoccupations que suscitaient les problèmes causant la perturbation des activités portuaires.

Cela étant, la logistique d'un équipement portuaire est une organisation extrêmement complexe, qui fait intervenir de nombreux acteurs, du secteur public comme du secteur privé, qui ont tendance à travailler indépendamment les uns des autres, en fonction de leurs intérêts individuels plutôt que mutuels. Or, ce cloisonnement n'est pas de nature à produire le système le plus économique et tend à désavantager les propriétaires-exploitants, secteur le plus vulnérable aux aléas industriels et économiques qui agissent sur les coûts, notamment sur le coût du carburant. La nature de l'activité, la forte compétitivité induite par le faible coût d'investissement initial, et la marge de flexibilité financière limitée dont disposent les propriétaires-exploitants : autant de facteurs qui contribuent à créer une situation de marché inefficace. Dans les chapitres précédents, on explique les problèmes auxquels est confrontée l'industrie du factage, notamment la hausse du prix du carburant, le manque d'efficacité et la réduction des marges de bénéfice. Le manque d'efficacité de l'industrie du factage peut avoir des impacts importants pour l'intérêt général comme l'augmentation de l'encombrement des routes et des émissions polluantes.

Toutefois, les problèmes opérationnels qu'affrontent les ports du Canada sont loin d'être exceptionnels. La plupart des ports nord-américains qui comportent une importante activité de camions porte-conteneurs font face à des problèmes similaires, comme l'ont montré les cas récents de conflits de travail qui ont affecté certains ports canadiens et américains (port de Montréal en 2000 et divers ports américains en 2004). Ces problèmes sont décrits en termes essentiellement identiques, et une récente étude américaine a clairement identifié les difficultés que posent les services assurés par les propriétaires-exploitants. Soulignons en l'occurrence qu'un sénateur californien a récemment présenté un projet de loi (avalisé par la Teamsters Union) visant à autoriser la syndicalisation des propriétaires-exploitants, et que la Californie a pris une mesure législative concernant la qualité de l'air et qui aura pour effet de sanctionner les camionneurs qui laissent tourner leur moteur au ralenti au-delà d'une durée donnée.

Dans le Lower Mainland, le protocole d'entente sur le transport par camion porte-conteneurs a créé une situation problématique. Une action a été intentée contre les décrets et le protocole d'entente/le régime de permis appliqué par les administrations portuaires. Les décrets autorisent la structure tarifaire et le régime de permis proposés pour une période de 90 jours, mais au terme de cette période l'entente pourrait être en contradiction avec *Loi sur la concurrence*. Il a

toutefois été avancé que, aux termes du régime de permis proposé, advenant que le protocole d'entente et le régime de permis proposés soient jugés valides, ils ne le seront que pour les seules parties visées par l'entente pour cette période, et que toute partie admise subséquemment pourrait être en situation de contravention à la *Loi sur la concurrence*. On pourrait par contre objecter que le fait de ne pas admettre de nouvelles entreprises constitue en soit une situation de non-conformité à la *Loi sur la concurrence*.

Comme les ententes et les conditions de rémunération qui existent entre les entreprises de camionnage et les propriétaires-exploitants sont relativement informelles, il pourrait être difficile de mettre en application le régime de rémunération proposé. Par ailleurs, les systèmes de réservation en place, qui visaient à minimiser les retards occasionnés aux camionneurs, sont inefficaces. La fragmentation des systèmes de répartition actuels est un facteur qui nuit à l'efficacité de l'activité de camionnage. Et le nouveau système consistant à stocker hors quai les conteneurs qui ont été déchargés a pour effet d'allonger les trajets et d'accroître les coûts des camionneurs sans augmenter leur rémunération.

Contexte opérationnel

Le Groupe de travail estime qu'il est nécessaire, d'une part, de créer un environnement opérationnel qui réduira au minimum les risques de perturbation de l'activité portuaire, et d'autre part de mettre en place des mécanismes efficaces pour la gestion des éventuelles interruptions d'activité. Pour cela, on peut proposer deux moyens mutuellement complémentaires : le premier consiste à instituer un taux minimal de rémunération, avec, d'une part, un régime d'application efficace permettant de protéger les propriétaires-exploitants et les chauffeurs salariés non syndiqués et, d'autre part, des dispositions visant à faire en sorte que les interruptions de travail (légal et illégal) soient gérées adéquatement, avec le minimum d'impact sur les activités portuaires; le deuxième consiste à assurer l'efficacité de l'activité portuaire en général, et faire en sorte que des questions comme les heures d'accès, les systèmes de réservation et autres systèmes de pointe soient gérés de manière à assurer le bon fonctionnement général des activités portuaires, en tenant compte des impacts des décisions sur l'ensemble des intéressés.

Réglementation, régime de permis et solutions axées sur la main-d'oeuvre

Le secteur du camionnage pourrait être syndiqué, assurant à l'industrie un meilleur degré de stabilité. La plupart des spécialistes (et le conseiller juridique consulté par le Groupe de travail) sont d'avis que la majorité des propriétaires-exploitants pourraient être considérés comme des « entrepreneurs dépendants » et donc admissibles à s'associer en syndicat. La question de la compétence (fédérale ou provinciale) est problématique, mais le Groupe de travail est d'avis qu'il s'agit d'une question de compétence fédérale. En fait, le processus de syndicalisation est en cours et des demandes d'accréditation concernant une trentaine de compagnies et plusieurs centaines de propriétaires-exploitants ont été soumises par la Canadian Auto Workers Union et sont actuellement à l'étude. Toutefois, rien n'indique pour le moment que les employeurs seraient disposés à reconnaître le pouvoir de négociation d'un tel regroupement syndical.

On pourrait envisager la solution de la négociation sectorielle. Pour cela, il faudrait recommander que les camionneurs soient obligés de se syndiquer, avec mise en place obligatoire de conseils d'organisations syndicales et d'organisations patronales. Le Groupe de travail estime qu'un tel dispositif pourrait être établi de plein gré par les camionneurs et par les entreprises si certaines questions, notamment la question de la compétence, étaient réglées. Il estime toutefois que l'imposition de la négociation sectorielle pourrait créer une situation de rigidité institutionnelle où le rapport de force pencherait trop en faveur des camionneurs et des entreprises de camionnage. En effet, comme la concurrence serait effectivement éliminée du système, les propriétaires-exploitants et les entreprises de camionnage bénéficieraient directement d'une hausse des taux et les coûts de camionnage en seraient augmentés. Et il y aurait très peu de contraintes capables de contrebalancer ce rapport de force.

Le régime de permis actuel pourrait être maintenu. Selon nos conseillers juridiques, l'administration portuaire pourrait conserver le régime en place mais celui-ci entrerait probablement en contradiction avec la *Loi sur la concurrence*. Le régime d'autorisation actuel prévoit toutefois que les détenteurs de permis doivent signer le protocole d'entente, qui porte sur une période de deux ans. Les mécanismes requis pour l'établissement des futurs niveaux de rémunération restent à déterminer. En outre, le régime de permis actuel ne comporte pas de dispositif contraignant interdisant aux camionneurs de perturber l'activité portuaire. Par ailleurs, le présent rapport propose la mise en place de certaines améliorations opérationnelles qui permettraient de restaurer ou d'améliorer l'efficacité du transport par camion porte-conteneurs dans les ports locaux; mais le régime de permis actuel ne permettrait pas de rajuster à la baisse les niveaux de rémunération en place advenant la réalisation de gains d'efficacité.

Le régime de permis pourrait être éliminé, laissant libre cours aux lois du marché. Le Groupe de travail est d'avis qu'en raison de sa structure, le secteur ne pourrait survivre à une telle déréglementation, comme cela a été le cas dans le passé, et qu'il en résulterait davantage de perturbations, avec ce que cela implique d'impacts pour certains secteurs de l'économie canadienne et pour la crédibilité des administrations portuaires, notamment au plan de l'efficacité du service. Bien qu'une telle option ferait le bonheur des partisans du maintien de la déréglementation, le Groupe de travail estime qu'elle contribuerait dans l'immédiat à déstabiliser l'industrie. De plus, vu l'importance de l'activité portuaire, et si l'on part du principe que le protocole d'entente/régime de permis actuel n'est pas une mauvaise façon de rétablir l'activité

portuaire, le Groupe de travail estime qu'il serait irresponsable de recommander une telle solution.

Il n'existe pas de proposition de rémunération ou de régime de relations industrielles qui puisse faire l'unanimité. L'industrie du commerce de détail et du transport est opposée à un régime de rémunération général et est en faveur de la déréglementation et de la répression de toute interruption illégale. Même ceux qui reconnaissent la nécessité d'une intervention gouvernementale sur le court terme se disent opposés au maintien d'un régime de rémunération et de permis réglementé sur le long terme. Or, le maintien de la déréglementation sur le long terme ne serait soutenu ni par les syndicats ni par la Vancouver Container Truck Association; ceux-ci prônent la limitation de l'offre, la syndicalisation du secteur et un régime de négociation sectoriel. L'Administration portuaire de Vancouver et l'Administration portuaire du fleuve Fraser, qui seraient chargées de l'application de régime des permis, sont d'avis que, pour ce qui est de la réglementation tarifaire des services de camionnage, le régime de permis proposé n'est pas la solution adéquate sur le long terme.

Le Groupe de travail est d'avis que les recommandations formulées dans le présent rapport, s'agissant des relations de travail et de la rémunération des services de camionnage sur courtes distances, devraient contribuer à établir un régime convenable, et pourraient, dans la mesure du possible :

- assurer la continuité opérationnelle des activités portuaires et l'efficacité des mouvements de conteneurs à l'intérieur du réseau portuaire;
- empêcher l'échec du protocole d'entente actuel, soit par le fait d'une action judiciaire soit par le fait de son « disfonctionnement »;
- prévenir la resurgence du conflit;
- fournir un moyen d'établir un régime de rémunération minimale convenable pour les services de factage;
- permettre de résoudre les problèmes posés par le transport par camions porte-conteneurs de manière que les solutions recommandées n'aient pas de conséquences inopinées pour les autres industries.

Si le régime de permis actuel ne permet pas d'accomplir tous ces objectifs, il a à tout le moins l'avantage de procurer un certain degré de stabilité pour l'immédiat. Le protocole d'entente comporte des avantages non négligeables, notamment celui d'offrir une structure d'arbitrage experte et tirer profit de la relation établie entre les parties et MM. Ready et Cameron. Le Groupe de travail pense qu'un régime de permis modifié et des mesures législatives permettant de gérer les contraintes imposées par la *Loi sur la concurrence* permettraient de préserver les avantages du présent régime de permis tout en rectifiant certaines de ses lacunes.

Améliorations opérationnelles

Le deuxième des moyens d'amélioration complémentaires proposés (améliorations opérationnelles dans le secteur portuaire) pourrait accroître l'efficacité du camionnage sur courtes distances, réduisant les pressions exercées sur le système de rémunération tout en augmentant l'efficacité de l'activité portuaire. Les sections précédentes mentionnaient que certaines améliorations, comme l'allongement des heures de service, pouvaient améliorer la productivité. Ainsi, un système de réservation général pourrait éventuellement réduire les coûts de camionnage. L'automatisation et l'application de nouvelles technologies (lecture optique des caractères, identification par radio-fréquence, systèmes d'information pour l'ensemble de l'industrie, etc.) pourraient contribuer à améliorer les opérations et la sûreté. Les systèmes appliqués à l'échelle de l'ensemble de l'industrie, qui procurent un bon moyen de mutualiser les coûts et les bénéfices, peuvent être très intéressants; le système PierPass, appliqué en Californie, est un bon cas de figure.

Mais l'application de telles améliorations à l'ensemble du système n'irait pas sans difficulté : en dépit des objectifs qui avaient été établis, et des efforts importants déployés par l'Administration portuaire à la suite du conflit de travail de 1999, peu de progrès ont été accomplis. Il est nécessaire de consacrer beaucoup d'efforts à l'analyse du problème, et il faut un engagement réel de l'organisation, notamment en termes budgétaires. Par ailleurs, il est inutile d'essayer d'implanter des changements à l'échelle du système tout entier sans avoir prévu les ressources techniques et organisationnelles nécessaires. Aussi compétent et bien intentionné qu'on puisse être, on ne saurait s'attaquer à une telle entreprise à la légère : il faut y investir les ressources nécessaires.

Le Groupe de travail n'avait ni le temps ni les ressources pour entreprendre une analyse exhaustive des possibilités d'améliorations opérationnelles. Il s'agit de problèmes techniques et complexes, et la portée « transorganisationnelle » des solutions possibles nécessite un important travail de consultation afin qu'on trouve les bonnes réponses et que puisse être établi un consensus qui réunira l'agrément de toutes les parties.

Dans l'élaboration des recommandations portant sur les gains d'efficacité opérationnels, le Groupe de travail s'est concentré sur certains secteurs d'activité particuliers, et sur les systèmes et les structures susceptibles de faciliter ces améliorations. S'agissant des questions de rémunération et de relations de travail, le Groupe de travail croit que les déficiences du marché sont dues à l'absence de dispositifs de réglementation – et que ces déficiences risquent se réapparaître. Le Groupe de travail a par ailleurs été confronté à une question connexe, à savoir quel type de structure pourrait permettre l'établissement d'un régime de rémunération adéquat sur le long terme sans qu'il y ait contravention à la *Loi sur la concurrence*.

Cadres législatifs

Dans son étude des deux questions ci-dessus, le Groupe de travail s'est penché sur ce qui suit : cadres structurel et législatif susceptibles de répondre aux problèmes d'efficacité et de compétitivité auxquels sont confrontés les ports du Pacifique; relations de travail; rémunération;

gestion des éventuelles perturbations de l'activité portuaire; nécessité d'opérer dans le cadre de la *Loi sur la concurrence*. Deux options ont été identifiées : la première est de compétence fédérale en termes structurel et législatif, et la seconde est de compétence mixte fédérale-provinciale.

Le Groupe de travail estime que les questions de fond, s'agissant du transport de conteneurs par camion dans les sites portuaires sont de compétence fédérale. Il est indéniable que l'activité de transport conteneurisé par camion sur courtes distances est d'une importance vitale et fait partie intégrante du système portuaire (fédéral). C'est d'ailleurs ce que disait le Conseil canadien des relations industrielles dans une décision portant sur un problème assimilé. La *Loi maritime du Canada* confère au ministre d'importants pouvoirs concernant l'orientation des activités portuaires par le biais de « lettres patentes supplémentaires ». Les administrations portuaires sont habilitées, par le biais des relations établies avec les exploitants de terminaux et autres usagers des sites portuaires, à imposer des mesures réglementaires très contraignantes. Les directives données par le fédéral aux administrations portuaires pourraient faire en sorte que des mécanismes soient mis en place pour assurer des conditions appropriées de rémunération et d'accès aux sites portuaires, et la législation fédérale pourrait soustraire cette réglementation à la portée de la *Loi sur la concurrence*, pour les besoins de la cause. L'administration portuaire pourrait promouvoir la mise en oeuvre de nouvelles technologies et d'améliorations opérationnelles à l'échelle de l'industrie. Le gouvernement fédéral pourrait établir sa législation de manière que le régime de rémunération des camionneurs desservant les sites portuaires soit soustrait aux contraintes de la *Loi sur la concurrence*.

Dans son rapport, le Groupe de travail souligne toutefois plusieurs facteurs importants : l'industrie du transport est un domaine de compétence partagée; le gouvernement provincial a à cœur d'assurer l'efficacité et la compétitivité du réseau portuaire et s'est doté pour cela d'une stratégie portuaire; certains secteurs d'activités où d'importants gains d'efficacité pourraient être réalisés sont de compétence provinciale. Les responsables du Bureau de la concurrence ont informé le Groupe de travail de ce que le législateur provincial pourrait prendre une mesure législative prévoyant un dispositif d'exemption à la *Loi sur la concurrence* dans la mesure où il s'avérerait qu'une telle mesure soit nécessaire et fondée en droit.

Le Groupe de travail pense que ces deux conditions pourraient être réunies. Le législateur provincial pourrait établir une agence ayant le mandat suivant :

- favoriser la collaboration entre tous les acteurs, à l'échelle de la filière modale et de la filière logistique, pour que soient mises en oeuvre les meilleures pratiques connues;
- maximiser le trafic marchandises et le trafic passagers;
- améliorer le positionnement concurrentiel de la porte d'entrée canadienne du Pacifique;
- s'employer à résoudre les problèmes de communication et de marketing sur l'ensemble de la porte d'entrée;
- s'employer à résoudre les problèmes de développement de la main-d'œuvre et les problèmes de politiques gouvernementales;

- agir en tant qu'organe émanant de la nouvelle stratégie portuaire de la Colombie-Britannique (BC Ports Strategy) et dans le droit fil des intérêts légitimes de la province;
- fournir les ressources techniques requises pour résoudre la question du régime de rémunération des camionneurs.

Plusieurs regroupements d'intervenants pourraient être établis, dont chacun serait représenté auprès d'une commission ou d'un conseil. L'un de ces regroupements comporterait un nombre approprié de représentants ayant un intérêt dans l'industrie du camionnage. Le groupe d'intervenants et les représentants ou conseillers professionnels feraient des recommandations à la commission, laquelle statuerait sur la rémunération des camionneurs.

Dans l'objectif général d'amélioration du fonctionnement des ports du Pacifique, la législation prévoirait des critères pour l'établissement d'un régime de rémunération selon lequel :

- les taux pratiqués seraient comparables à ceux établis dans les conventions collectives portant sur des activités assimilées;
- les taux pratiqués dans les ports de la Colombie-Britannique seraient compétitifs par rapport à ceux pratiqués par les autres ports du Pacifique;
- les taux pratiqués permettraient aux propriétaires-exploitants et aux chauffeurs salariés d'avoir un revenu raisonnable.

Étant donné les problèmes techniques et les groupes d'intérêts communs en présence, il pourrait être indiqué d'établir une agence provinciale qui serait chargée de régler le régime de rémunération des camionneurs dans le cadre de la stratégie générale des ports, et de gérer les problèmes d'efficacité et d'intégration trans-sectorielle.

Dans l'étude de ses recommandations, le Groupe de travail s'est attaché à déterminer si les modèles mentionnés ci-dessus procureraient les résultats attendus. Chacun a ses avantages particuliers. Le modèle « fédéral » a l'avantage de la simplicité du fait qu'il ne nécessiterait pas de coordination intergouvernementale et qu'il faciliterait l'aménagement d'une mesure d'exemption à l'application de la *Loi sur la concurrence*. Le système mixte fédéral-provincial a l'avantage de refléter la volonté de la province de se doter d'un réseau portuaire hautement efficace, et permet de s'assurer que les ressources mises à disposition seront appliquées aux problèmes trans-sectoriels.

Le Groupe de travail est d'avis que les deux modèles pourraient être efficaces. L'un et l'autre nécessiteraient l'attribution des budgets nécessaires pour que les ressources adéquates soient affectées, et le Groupe de travail croit que les gouvernements fédéral et provincial, les administrations portuaires et le secteur privé pourraient participer à la dotation requise. Dès lors que les crédits requis seront mis à disposition et que tous les intéressés seront prêts à agir, le choix du modèle le plus approprié sera une question de stratégie gouvernementale. Mais cette question sort du strict cadre de notre mandat.

6. Recommandations

Le Groupe de travail a été chargé de répondre à un certain nombre de directives précises, conformément à son mandat. Après avoir examiné les présentations qui lui ont été soumises et les résultats de ses propres recherches, le Groupe de travail a tiré un certain nombre de conclusions. Les éléments du mandat (en italique) suivis des recommandations du Groupe de travail sont énoncés de façon générale ci-dessous. Des commentaires plus précis sont fournis dans les sections subséquentes.

Mandat n° 1

Examiner les rôles des administrations portuaires, des courtiers, des groupiers de marchandises, des expéditeurs, des entreprises de camionnage et des camionneurs artisans, de même que du gouvernement fédéral et de la province en ce qui a trait à l'optimisation de l'efficacité du mouvement des conteneurs dans le Lower Mainland de la C.-B., y compris les mouvements en direction et en provenance des ports de Vancouver et du fleuve Fraser et formuler des recommandations à cet égard.

Le Groupe de travail souligne que les ports font partie d'une chaîne logistique complexe et qu'une coordination entre les nombreux intervenants du système est essentielle. Le Groupe de travail fait des recommandations précises visant l'accroissement de l'efficacité du mouvement des conteneurs à l'Administration portuaire de Vancouver et à l'Administration portuaire du fleuve Fraser. Le Groupe de travail croit que l'Administration portuaire du North-Fraser peut et devrait être exclue de ses recommandations, étant donné que le rôle du port dans le mouvement des conteneurs est limité et que les récents bouleversements n'ont pas eu d'impact sur ses activités.

Mandat n° 2

Examiner les synergies et l'optimisation possibles des activités des différentes administrations portuaires, y compris des éléments comme les services continus (24 heures sur 24) et établir des rapports connexes.

Le Groupe de travail recommande la prolongation des heures d'activité des terminaux au-delà du quart de travail régulier jusqu'à ce que la congestion actuelle que subissent les camionneurs aux terminaux soit considérablement réduite. La coordination entre l'Administration portuaire de Vancouver et l'Administration portuaire du fleuve Fraser est essentielle pour que des avantages résultent de la mise en œuvre du changement des heures d'activité.

Mandat n° 3

Examiner et formuler des recommandations sur le caractère exécutoire, au moyen de licences ou d'autres mécanismes efficaces, de normes pour la rémunération et d'autres conditions, y compris l'application de telles normes aux entreprises non signataires d'une entente sur la rémunération; l'impact potentiel de nouveaux participants; et la restructuration d'entreprise (successeur), et sur les mécanismes requis pour les régimes de certification recommandés, à établir et exécuter dans les ports de Vancouver, du fleuve Fraser et de North-Fraser, y compris la conformité d'accès.

Le Groupe de travail croit qu'il y a des déficiences du marché dans le secteur de transport de conteneurs du Lower Mainland, et que par conséquent, des normes de rémunération sont nécessaires pour régler les problèmes dans le fonctionnement du marché pour la fourniture de services de camionnage et qu'une mise en application est requise au sein du marché. Le système doit être suffisamment robuste pour gérer l'impact des nouveaux venus et le potentiel de restructuration d'entreprise, sans limiter la concurrence à un niveau tel que l'établissement des normes de rémunération ne reflète pas les forces du marché. Des recommandations sont fournies sur l'établissement d'un régime de délivrance de permis.

Mandat n° 4

Examiner les coûts, de même que les entraves et les insuffisances potentielles relativement au mouvement des conteneurs, y compris le temps d'attente et les procédures de répartition au sein du Lower Mainland de la Colombie-Britannique.

Le Groupe de travail a conclu que le processus décisionnel au sein des divers secteurs de l'ensemble du système logistique des ports a entraîné une inefficience du secteur du camionnage qui s'est traduite par l'absorption des coûts par les camionneurs. Les temps d'attente sont excessifs; le Groupe de travail croit qu'un système de réservation amélioré et possiblement un service de répartition centralisé pourrait accroître l'efficacité en général et dans le secteur du camionnage.

Mandat n° 5

Examiner les cadres législatifs et/ou réglementaires accessibles au gouvernement fédéral et à la province, fournir des options et formuler des recommandations relativement à leur applicabilité.

Le Groupe de travail a identifié deux options de rechange aux cadres législatifs afin d'appuyer un modèle approprié pour la gestion de la mise en œuvre des normes de rémunération et afin de soutenir l'accroissement de l'efficacité des opérations portuaires. Les deux options mettent en œuvre des directives similaires, comportant des priorités quelque peu différentes. L'un des régimes est exclusivement du ressort fédéral; l'autre est un modèle provincial-fédéral qui utilise les lois provinciales pour mettre en place un mécanisme d'établissement des normes de

rémunération et des modalités de fonctionnement et pour assurer une plus forte collaboration et coordination dans toute la chaîne logistique.

Mandat n° 6

Examiner les pratiques exemplaires d'autres ports et la façon dont elles pourraient être mises en pratique lors de situations données.

Le Groupe de travail a examiné les pratiques d'autres ports, par le biais d'une étude commandée dirigée par le Groupe IBI et en fonction des entrevues et des recherches menées directement par le directeur de la recherche du secrétariat du Groupe de travail. Ce travail a indiqué que le prolongement des heures d'ouverture des portes des terminaux (y compris la possibilité de créer un mécanisme pour répartir les coûts parmi les usagers) pourrait représenter une bonne pratique; qu'un système de réservation pourrait être bénéfique à tout le réseau; et qu'une mise en œuvre, à l'échelle du réseau, des systèmes de technologie et d'information pourrait procurer d'importants avantages. Notre étude révèle clairement que la technologie de pointe est un élément moteur pour que les activités portuaires soient productives à l'échelle mondiale, sur le quai comme à l'extérieur. De nombreux exemples ont été identifiés dans notre recherche sur les pratiques exemplaires, dont l'élaboration de systèmes d'information communs à architecture ouverte; le déploiement de la technologie des systèmes de transport intelligents comme la reconnaissance optique des caractères, le système mondial de localisation et les applications d'identification des fréquences radio; et la création d'un parc à conteneurs virtuel pour faciliter le transfert plus efficace des conteneurs entre les importateurs et les exportateurs.

Mandats n°7 et n° 8

Examiner les relations industrielles entre les entreprises de camionnage et les conducteurs de camions porte-conteneurs desservant les ports de Vancouver, du fleuve Fraser et de North-Fraser, y compris le processus de détermination des taux, les conditions des contrats et le processus de règlement de différends;

Examiner les autres points en litige liés à la représentation.

Le présent rapport fournit un certain nombre de recommandations concernant la représentation, le processus de détermination des taux, les conditions des contrats et le règlement de différends.

Recommandations précises

Le Groupe de travail a soumis les recommandations suivantes, qui de son avis sont toutes appropriées, peu importe le modèle législatif que les gouvernements choisiront de mettre en œuvre. Lorsque les mécanismes de mise en œuvre des recommandations sont différents du modèle législatif de compétence fédérale au modèle de compétence partagée, les différences sont décrites dans chaque recommandation.

Recommandation n° 1

Que les gouvernements fédéral et provincial travaillent de concert à la création d'une capacité de travail analytique et d'établissement de consensus dans tout le secteur portuaire pour mettre en œuvre les pratiques exemplaires. Les gouvernements devraient fournir des fonds de démarrage pour deux ans et demander aux administrations portuaires et aux organismes du secteur privé d'accepter de fournir des fonds pour ce travail à long terme.

Après son implication active à ce dossier, le Groupe de travail insiste sur le fait que des ressources adéquates doivent se concentrer sur la mise en œuvre des pratiques exemplaires. Les problèmes sont complexes et impliquent nécessairement multiples parties. Tous les organismes impliqués ont tendance à se tourner vers d'autres pour le leadership et l'engagement nécessaires des ressources. Même si que les améliorations que les pratiques exemplaires peuvent offrir devraient entraîner des économies qui assureraient le soutien financier au travail requis, cela ne sera pas le cas au cours des premières années. Par conséquent, le Groupe de travail a identifié le besoin de financement et de leadership comme étant essentiel à la réalisation des améliorations requises. Alors que les mécanismes du modèle de compétence fédérale diffèrent de celui de compétence partagée, l'objectif et les défis demeurent les mêmes.

Juste avant la date limite de production de rapport du Groupe de travail, le gouvernement fédéral a annoncé sa stratégie de la porte d'entrée du Pacifique. Cette stratégie consiste notamment à financer un comité consultatif qui entreprendra une analyse et fera des recommandations au gouvernement fédéral sur les priorités. Cette proposition, bien qu'intéressante et utile, ne traite pas des questions couvertes par la présente recommandation. Tandis que le comité fédéral s'occupe des quatre provinces de l'Ouest, ici, l'approche vise les installations et les enjeux de la Colombie-Britannique. Là où le comité fédéral considérerait nécessairement des questions et politiques de haut niveau et une importante infrastructure, la capacité de travail analytique et d'établissement de consensus décrite ici traiterait des questions et pratiques opérationnelles ainsi que des questions comme la réserve foncière et les obstacles locaux particuliers à la construction de l'infrastructure adéquate et à la mise en œuvre des pratiques exemplaires. Le nouveau comité fédéral sur la porte d'entrée devrait être considéré comme complémentaire aux mécanismes recommandés par le Groupe de travail.

Recommandation n° 2

Que le ministre fédéral des Transports donne une directive aux administrations portuaires d'adopter un système de délivrance de permis pour les compagnies et les conducteurs qui participent au transport sur courte distance des conteneurs à destination ou en provenance des ports du Lower Mainland afin de gérer le nombre de conducteurs et de véhicules et d'assurer une rémunération équitable pour ces conducteurs.

Bien des choses ont été dites au sujet du pouvoir du gouvernement du Canada de prendre les décrets qui sont présentement en vigueur et dont il est fait mention plus loin dans le

présent rapport. Selon notre mandat, nous avons été chargés de fournir des recommandations sur l'applicabilité, au moyen d'un système de délivrance de permis ou d'autres mécanismes efficaces, de toutes normes de rémunération et d'autres conditions concernant les propriétaires-exploitants.

Bon nombre des mémoires écrits n'étaient pas très utiles sur ce point – ils nous exhortaient en effet à n'adopter aucun mécanisme que ce soit, et à « laisser le marché déterminer » les taux et les conditions de travail. Une telle recommandation ne serait pas conforme à notre mandat. En outre, à notre avis, une approche de *laissez faire* nous ramènerait aux circonstances qui ont donné lieu au conflit récent, et risquerait de causer une instabilité inacceptable dans les ports. La validité de cette préoccupation a été reconnue avec réticence par quelques-uns des auteurs des mémoires susmentionnés dans leurs présentations orales.

Après avoir tenu compte de tous les mémoires, nous recommandons par les présentes que le système de délivrance de permis suivant entre en vigueur à l'expiration des décrets susmentionnés :

Les administrations portuaires établiront un nouveau système de délivrance de permis pour remplacer les permis existants. Deux types de permis seront délivrés. Un propriétaire-exploitant sera tenu de détenir un permis applicable à lui-même et à son camion. Les compagnies qui fournissent des services de camionnage par l'intermédiaire des employés-conducteurs, des propriétaires-exploitants ou des deux seront tenues de détenir un permis couvrant un nombre précisé de camions conduits par des employés-conducteurs (le cas échéant), et un nombre précisé de propriétaires-exploitants (le cas échéant).

Les administrations portuaires détermineront les critères d'exemption de l'exigence de détenir un permis pour les conducteurs qui effectuent le transport à longue distance et le transport de marchandises non conteneurisées, et pour les situations d'urgence.

Dans un premier temps, toute compagnie qui possède des camions et qui fournit des services de transport de conteneurs sur courte distance à compter du 26 octobre 2005 aura droit à un nombre de permis égal au nombre de camions utilisés en majeure partie pour fournir ces services. En outre, tout propriétaire-exploitant dont les activités consistaient principalement à assurer des services de transport de conteneurs sur courte distance en 2005, avant le 26 octobre, a droit d'obtenir un permis.

Selon un modèle fédéral, la détermination courante de la politique et l'application de cette politique visant la délivrance, le renouvellement et l'annulation des permis seront gérées par les administrations portuaires et par les adjudicateurs des permis, comme il est énoncé dans les paragraphes ci-après.

Compte tenu que MM. Ready et Cameron auront un rôle d'adjudication permanent dans le cadre du Protocole d'entente existant, et qu'ils ont déjà établi une relation de crédibilité entre les parties, le Groupe de travail estime qu'ils seraient des adjudicateurs compétents, du moins pour la durée restante du Protocole d'entente. S'il s'avérait qu'ils ne sont pas disposés ou pas en

mesure de faire office d'adjudicateurs de permis, leur remplaçant ou leurs remplaçants sera ou seront choisis par le ministre des Transports. Les adjudicateurs de permis travailleront de façon indépendante et établiront leurs propres procédures. Ils ont le statut d'arbitres en vertu de la législation pertinente sur les arbitrages commerciaux. Leurs honoraires seront payés par les administrations portuaires, sauf dans les circonstances suivantes :

- dans une procédure visant à déterminer qu'une compagnie est en contravention de la norme de rémunération équitable, la compagnie peut se voir ordonner de payer les coûts d'arbitrage s'il est établi qu'elle a contrevenu à la norme de rémunération équitable;
- dans une procédure visant à déterminer qu'un propriétaire-exploitant a contrevenu aux conditions de son permis, le propriétaire-exploitant peut se voir ordonner de payer les coûts d'arbitrage s'il est établi qu'il a contrevenu aux conditions du permis.

Selon un modèle de compétence partagée, le mécanisme d'adjudication serait établi par l'organisme prévu par une loi. Le Groupe de travail croit que le maintien en poste de MM. Ready et Cameron pour faire office d'adjudicateurs serait également approprié pour ce modèle.

La plupart des observateurs croient qu'à l'heure actuelle il y a trop de conducteurs pour le volume actuel de conteneurs et que le trop grand nombre de conducteurs est en soi une source de congestion. Malgré ce fait, il n'est pas possible de limiter les permis seulement en fonction des conducteurs actifs dans le secteur du factage en date du 26 octobre 2005 sans introduire une rigidité excessive dans le secteur.

En dehors de l'augmentation considérable de volume, il y a deux circonstances dans lesquelles les nouveaux venus devraient avoir droit à un permis, et toutes circonstances supplémentaires dans lesquelles un titulaire actuel de permis devrait avoir le droit à une modification de son permis. Le Groupe de travail croit que ces critères offrent un équilibre raisonnable entre un contrôle excessif sur le bassin de conducteurs et l'obligation de maintenir un environnement concurrentiel, et qu'ils sont appropriés peu importe si on adopte un modèle de compétence fédérale ou un modèle de compétence partagée. En outre :

- les propriétaires bénéficiaires des marchandises devraient être admissibles à un permis pour les fins du ramassage ou du dépôt des conteneurs liés au transport de ces marchandises (cette admissibilité tendra à protéger les clients contre une tarification antiéconomique de la part des compagnies et/ou des propriétaires-exploitants);
- un demandeur devrait avoir droit à un permis si (1) les administrations portuaires sont convaincues que le demandeur utilisera un camion ou des camions qui satisferont à une norme exemplaire de sécurité et de protection de l'environnement; et (2) le demandeur peut démontrer, à la satisfaction des adjudicateurs de permis, qu'en dépit de l'augmentation proposée du nombre de camions qui utiliseraient les installations portuaires, les activités du demandeur accroîtront la productivité du transport des conteneurs;
- lorsqu'une compagnie existante de services de factage est en mesure de démontrer aux adjudicateurs de permis qu'elle a attiré plus de clientèle de façon constante, la compagnie

devrait avoir droit d'obtenir une modification de son permis pour avoir un plus grand nombre de camions. Sous réserve des contraintes de toute convention collective, cela devrait être laissé à la discrétion de la compagnie de déterminer si la modification permettrait un plus grand nombre de camions appartenant à la compagnie (et d'employés-conducteurs), ou un plus grand nombre de propriétaires-exploitants;

- lorsqu'un propriétaire-exploitant quitte volontairement une compagnie ou est mis à pied pour un motif juste et raisonnable, la compagnie (pourvu qu'elle dispose encore du volume d'affaires) devrait avoir l'option de modifier son permis pour réduire d'un le nombre de propriétaires-exploitants, et d'accroître le nombre d'employés-conducteurs en conséquence. Sous réserve de conditions semblables, la compagnie devrait être en mesure d'accroître son nombre de propriétaires-exploitants et de diminuer son nombre d'employés-conducteurs lorsque des postes d'employés-conducteurs sont vacants. Les dispositions du présent paragraphe ne sont nullement destinées à l'emporter sur une disposition d'une convention collective.

Les adjudicateurs de permis ou l'organisme prévu par une loi, selon le cas, examinera périodiquement la nécessité des permis, selon le volume du trafic de conteneurs et la productivité du transport des conteneurs. Au cours de la période actuelle, il sera difficile de restreindre la croissance du nombre des conducteurs, car le nombre optimal est probablement sensiblement inférieur à l'effectif actuel. Si de nouvelles analyses confirment qu'il y a en fait trop de conducteurs pour le volume de conteneurs, les administrations portuaires et les adjudicateurs de permis devraient s'efforcer autant que possible de réduire le nombre de conducteurs par l'attrition, y compris en réduisant le nombre de permis alloués aux compagnies qui ont un nombre de permis excessif par rapport au volume de conteneurs qu'elles transportent (à un moment donné, l'augmentation prévue du volume de conteneurs transitant par les ports atténuera la difficulté de réaliser et de maintenir un équilibre optimal).

Les permis seront renouvelables après une période de validité appropriée et ne seront pas renouvelés si les adjudicateurs de permis déterminent qu'il n'y a pas d'activité importante récente en rapport avec le permis ou si le demandeur du renouvellement a cessé pour d'autres motifs d'être admissible à un permis. Les permis sont non transférables d'une compagnie à l'autre, ou d'un propriétaire-exploitant à l'autre. Plus précisément, toute compagnie ou autre personne morale dont le contrôle de fait change d'une façon ou d'une autre perd son permis.

Les permis peuvent être assujettis à un nombre de conditions conçues par les administrations portuaires pour promouvoir la sécurité, la sûreté et la protection de l'environnement. C'est aux administrations portuaires qu'il incombera de déterminer s'il y a eu des violations des conditions de ces permis.

Pour compléter la recommandation qui se trouve ailleurs dans le présent rapport, recommandant que la législation applicable du travail soit modifiée pour interdire le piquetage aux ports où les compagnies ne tentent pas de faire des affaires durant un lock-out ou une grève légale, les permis des compagnies devraient aussi comporter une disposition prévoyant leur suspension pendant la durée d'un lock-out ou d'une grève légale.

Les permis des compagnies seront assujettis à l'exigence que celles-ci versent une rémunération équitable aux propriétaires-exploitants et aux employés-conducteurs des camions appartenant à la compagnie. Nous recommandons :

- que tout conducteur visé par une convention collective soit présumé recevoir une rémunération équitable (et tout différend au sujet de la conformité peut être tranché, et des réparations peuvent être imposées au besoin, en vertu de la procédure de griefs);
- que de temps à autre les adjudicateurs de permis ou l'organisme prévu par une loi détermine une rémunération équitable pour les conducteurs non syndiqués (avec des dispositions distinctes pour les propriétaires-exploitants et les employés-conducteurs);
- que les adjudicateurs de permis ou l'organisme prévu par une loi détermine la conformité à la norme prévoyant une rémunération équitable. À titre de condition d'obtention d'un permis, les compagnies dont les employés sont non syndiqués et les propriétaires-exploitants seront tenus de s'engager à une procédure de résolution de conflits concernant l'application et la violation alléguée de la norme, comportant une obligation de divulguer tous les renseignements nécessaires à l'adjudication d'une plainte. La procédure de résolution des conflits inclura des réparations, et dans le cas de violations patentes ou répétées, entraînera une recommandation de la part des adjudicateurs de permis ou de l'organisme prévu par une loi à l'administration portuaire d'annuler le permis.

Les permis des propriétaires-exploitants seront assujettis à l'exigence qu'ils ne participent à un refus de travail concerté ou à une perturbation du transport à destination ou en provenance des ports, sauf dans les cas permis par la loi. Une procédure généralement parallèle à celle utilisée pour les compagnies servira à déterminer les violations de l'exigence et à prescrire les recours qui incluront la recommandation aux administrations portuaires, dans des circonstances appropriées, d'annuler le permis du propriétaire-exploitant.

Le Groupe de travail signale que selon ces recommandations, les administrations portuaires ne seront pas responsables de déterminer le niveau de rémunération équitable ni la conformité à cette norme, et n'auront pas non plus besoin de déterminer la sanction appropriée en cas de violation par un propriétaire-exploitant de l'obligation d'éviter le comportement illégal. Leur rôle dans ces questions est limité à annuler les permis sur réception d'une recommandation en ce sens de la part des adjudicateurs de permis.

Selon un modèle à compétence partagée, les politiques visant à déterminer le nombre de conducteurs et de véhicules qui doivent être utilisés et l'établissement d'une rémunération équitable seraient établies par un organisme créé en vertu d'une loi provinciale. Les administrations portuaires exigeraient que les camionneurs et les compagnies de camionnage participent au sein de l'organisme et fournissent des indications sur le processus d'établissement des taux à titre de condition à l'obtention d'un permis.

Prière de prendre note : Les courtiers seront inclus dans la définition de compagnie aux fins de ces recommandations.

Recommandation n° 3

Que le gouvernement fédéral prenne certaines mesures précises pour établir une exemption des dispositions de la Loi sur la concurrence afin qu'elles ne s'appliquent pas aux parties qui adhèrent au système modifié de délivrance de permis et au protocole d'entente existant, ou encore, que le gouvernement fédéral prenne certaines mesures décrites dans le présent rapport et que la Province établisse une « exemption des actes réglementés » par l'adoption d'une loi portant création d'un organisme ayant le pouvoir précis de fixer la rémunération et les conditions associées à l'admissibilité pour ce travail.

Sur le fondement des mémoires et du mandat, l'importance pour l'économie du Canada que le mouvement des conteneurs en direction et en provenance des ports ne soit pas interrompu par un conflit semblable dans l'avenir se dégage clairement.

Le Groupe de travail croit que les questions centrales dans ce domaine sont de nature fédérale. Sans doute, l'activité de camionnage sur courte distance des conteneurs est essentielle au système portuaire (fédéral) dont elle est une partie intégrante. La *Loi maritime du Canada* confère au ministre des pouvoirs étendus pour diriger les ports par le biais des Lettres patentes supplémentaires. Les ports ont la capacité, par leur relation avec les exploitants de terminaux et autres parties qui utilisent les terrains du port, à l'inclusion des camionneurs qui desservent les terminaux, d'imposer des contraintes réglementaires considérables. Les directives fédérales aux administrations portuaires pourraient garantir que des mécanismes sont mis en place pour établir des niveaux de rémunération appropriés et des conditions d'accès aux terrains portuaires, et la législation fédérale pourrait exclure cette réglementation de la portée de la *Loi sur la concurrence* dans la mesure où ce serait nécessaire.

Toutefois, le Groupe de travail a aussi constaté que les transports sont un domaine de compétence partagée; que le gouvernement provincial a exprimé un intérêt considérable à assurer un système portuaire efficient et concurrentiel par l'entremise de sa Stratégie portuaire; et que certains secteurs où des gains d'efficience peuvent être réalisables peuvent relever de la compétence provinciale. Au cours d'une rencontre avec des fonctionnaires supérieurs du Bureau de la concurrence, le Groupe de travail a été informé que la législation provinciale pourrait créer une exemption prévue par règlement, soustrayant aux dispositions de la *Loi sur la concurrence*, si la justification d'un règlement est établie hors de tout doute et que les dispositions prévues par la loi sont appropriées. Le Groupe de travail croit que ces deux conditions seraient réunies et qu'il pourrait être approprié d'établir, en vertu de la législation provinciale, un organisme qui jouerait le rôle de réglementation en rapport avec la rémunération des camionneurs à l'intérieur des limites plus larges de la Stratégie portuaire tout en s'occupant aussi des questions d'efficience et d'intégration entre les secteurs.

Le Groupe de travail croit que le choix entre ces options est une question de choix de politique pour le gouvernement et que par conséquent que cette question déborde du mandat du Groupe de travail.

Nous avons été informés qu'il est possible de prévoir un arrangement entre les parties ou d'imposer des conditions en l'absence d'une entente au moyen d'une « exemption des actes réglementés », qui soustrait à l'application normale de la *Loi sur la concurrence*. Nous avons aussi été informés que sur le fondement d'une lecture en clair de la *Loi maritime du Canada* il est possible pour le ministre des Transports d'ordonner aux administrations portuaires d'exécuter certaines actions à la condition que ces actions fassent partie des objets de la *Loi maritime du Canada* et que les lettres patentes soient modifiées par des lettres patentes supplémentaires. Nous recommandons par conséquent que le gouvernement du Canada prenne parmi les mesures suivantes toutes celles qu'il jugera nécessaires et essentielles pour garantir que tout arrangement découlant du présent rapport tire profit d'une telle exemption des actes réglementés :

Malgré que les lettres patentes existantes des administrations portuaires du Lower Mainland comportent déjà un large pouvoir d'imposer un système de délivrance de permis pour contrôler l'accès à ces ports, pour plus de certitude ces lettres patentes devraient être modifiées pour permettre expressément à ces administrations portuaires d'établir le système de délivrance de permis prévu par le présent rapport. Plus précisément que l'article 7.1 des Lettres patentes des administrations portuaires soit modifié pour inclure le libellé suivant, «...*par les présentes, le ministre donne ordre et autorisation à l'administration portuaire, dans l'intérêt de promouvoir le transport sécuritaire et efficace des passagers et des biens à destination, en provenance et à l'intérieur des immeubles fédéraux gérés par l'administration et des immeubles autres que des immeubles fédéraux occupés ou détenus par l'administration, de délivrer un permis aux personnes pour leur donner le droit d'y pénétrer, permis qui inclura, mais sans s'y limiter, des conditions ayant trait à la durée, à l'efficacité, à la sécurité aux taux fixes ou minimums de transport et aux taux fixes ou minimums de rémunération à verser aux personnes qui exercent les activités précisées dans les conditions du permis.* »

- Le *Règlement sur l'exploitation des administrations portuaires* pris en vertu de la *Loi maritime du Canada* devrait être modifié dans la mesure nécessaire pour autoriser une administration portuaire à établir le système de délivrance de permis prévu par le présent rapport et à lui ordonner de le faire. Plus précisément, tandis que le paragraphe 7b) de ce règlement stipule présentement qu'il est interdit à toute personne de pénétrer dans un endroit géré, détenu ou occupé par l'administration portuaire sauf dans le cas où la personne est autorisée à y pénétrer par l'administration portuaire, ce paragraphe du *Règlement sur l'exploitation des administrations portuaires* devrait être modifié par l'adjonction du libellé suivant, «...*et l'administration portuaire devra réglementer l'accès par la délivrance d'un permis qui précisera, mais sans s'y limiter, les conditions ayant trait à la durée, à l'efficacité, à la sécurité, aux taux fixes ou minimums de transport et aux taux fixes ou minimums de rémunération versée aux personnes qui exercent les activités précisées dans les conditions du permis.* »
- Que la *Loi maritime du Canada* soit modifiée afin d'appuyer les modifications au règlement et aux lettres patentes, c'est-à-dire :
 - i. Que la *Loi maritime du Canada* soit modifiée pour prévoir expressément l'adoption par les administrations portuaires du système de délivrance de permis recommandé dans le présent rapport, et donner au ministre le pouvoir d'ordonner cette adoption,

- ii. Que l'article 50.(2) de la *Loi maritime du Canada* ayant trait aux exceptions relatives à la discrimination commercialement acceptable soit modifié par l'adjonction de l'expression suivante à la fin de ce paragraphe, «...ou dans l'intérêt de promouvoir la sécurité, l'efficacité, la protection de l'environnement ou l'amélioration de la stabilité des relations de travail ».
- Que la *Loi sur la concurrence* ou toute autre loi appropriée soit modifiée pour créer de façon précise une exemption autorisant le système de délivrance de permis recommandé par le présent rapport sans encourir de responsabilité en vertu de la *Loi sur la concurrence*, OU que le gouvernement provincial prenne une loi autorisant l'organisme qu'il crée à établir des normes de rémunération et des critères de gestion des permis, qui pourraient ensuite être mises en oeuvre au moyen de la procédure de délivrance de permis établie par les administrations portuaires.

Le Groupe de travail recommande que peu importe les mesures prises par le gouvernement pour faciliter le système de délivrance de permis recommandé par le présent rapport, il sera aussi important que le gouvernement prenne des mesures pour assurer que le Protocole d'entente actuel, dans la mesure où il s'applique au camionnage des conteneurs sur courte distance, puisse aussi continuer de fonctionner sans contravention à la *Loi sur la concurrence*, et que personne ne soit exposé à des responsabilités criminelles ou civiles en vertu de la *Loi sur la concurrence* ou de la loi sur les complots en rapport avec une activité entreprise durant la période de 90 jours où le décret pris en vertu de l'article 47 est en vigueur. Nous sommes informés qu'il est important que ces mesures soient en place avant la fin de la période visée par tout décret applicable.

Recommandation n° 4

Que le ministre fédéral du Travail s'efforce de clarifier la situation des propriétaires-exploitants aux fins des relations de travail et la compétence pertinente (fédérale ou provinciale) sur les propriétaires-exploitants.

Dès le début du conflit, les protagonistes ont qualifié les propriétaires-exploitants de gens d'affaires indépendants qui ne sont assujettis à aucun régime traditionnel de relations de travail. Voilà pourquoi le gouvernement du Canada a pris la décision d'adopter les décrets dont il a été question dans le présent rapport. Dans le cadre de nos activités, nous avons recueilli une certaine quantité de renseignements d'ordre général qui pourraient nous amener à conclure que la très grande majorité de propriétaires-exploitants sont de fait des « entrepreneurs dépendants » aux termes de la législation du travail, en raison principalement de leurs liens de dépendance économique avec chacune des entreprises de camionnage pour leurs revenus. Nous avons été informés que la plupart des propriétaires-exploitants ne travaillent pas pour plus d'une entreprise de camionnage et qu'ils ne disposent d'aucune source importante de revenus autre que celle que représente l'entreprise de camionnage pour laquelle ils travaillent. Cela dit, il peut arriver qu'un propriétaire-exploitant possède plusieurs camions, si bien qu'il ne correspond pas à la définition d'entrepreneur dépendant. On nous a fait part d'un nombre important de demandes

d'accréditation adressées au Conseil canadien des relations industrielles et au British Columbia Labour Relations Board au nom d'un certain nombre de propriétaires-exploitants. Ces demandes viennent confirmer notre position selon laquelle ces propriétaires-exploitants estiment qu'ils ont le droit d'accès à la négociation collective.

Nous avons également examiné attentivement la question de déterminer si ces propriétaires-exploitants sont assujettis aux dispositions du *Code canadien du travail* ou du *BC Labour Relations Code*. D'après les avis juridiques dont le Groupe de travail a été saisi et selon notre propre jugement, nous considérons le travail des propriétaires-exploitants comme étant « essentiel » à l'exploitation des ports comme au transport maritime et à la navigation. Par conséquent, nous sommes persuadés que ces propriétaires-exploitants devraient relever du *Code canadien du travail*. Pour nous, il est essentiel que leur certification relève d'une seule législation. En cas de fragmentation de l'industrie, auquel cas certains employeurs seraient considérés comme étant assujettis aux dispositions d'une loi provinciale et d'autres, d'une loi fédérale, il serait d'autant plus difficile de gérer tout conflit de travail futur.

Si la question de compétence (loi fédérale ou provinciale ou les deux) à l'égard des entreprises de camionnage prête à confusion, nous recommandons que les gouvernements du Canada et de la Colombie-Britannique signent un accord fédéral/provincial garantissant que le travail serait considéré comme étant de nature fédérale. Nous considérons que l'article 120 du *Code canadien du travail* prévoit la possibilité d'un tel résultat.

Nous recommandons qu'afin de clarifier la situation des relations de travail dans les ports situés dans le Lower Mainland, le ministre du Travail du Canada enjoigne au Conseil canadien des relations industrielles, en vertu des articles 106 et 107 du *Code canadien du travail*, de rendre une décision, dès qu'il le pourra, quant au statut d'entrepreneur dépendant des propriétaires-exploitants en vertu du *Code canadien du travail* et à la possibilité pour eux d'avoir accès à la négociation collective. En outre, nous recommandons que le Ministre donne pour instruction au Conseil de confirmer que les entreprises de camionnage acheminant de façon régulière des conteneurs en provenance et à destination de ports sont des entreprises fédérales aux fins du Code.

Si le Conseil canadien des relations industrielles ou le BC Labour Relations Board décide que les propriétaires-exploitants peuvent être représentés par un syndicat en vertu de la législation provinciale, nous recommandons également que le lien entre les entreprises de camionnage et les propriétaires-exploitants soit considéré comme relevant d'un régime traditionnel de relations de travail. Cela signifie notamment que les propriétaires-exploitants doivent être traités comme des employés aux fins de la réglementation des arrêts de travail en vertu de la législation applicable des relations de travail, et ce qu'ils choisissent de se syndiquer ou non.

Recommandation n° 5

Que le ministre fédéral du Travail prenne des mesures pour aider les parties à établir les conditions propres à favoriser la stabilité des relations industrielles dans le secteur des ports.

Comme nous l'avons indiqué précédemment, un certain nombre de propriétaires-exploitants ont soumis une demande d'accréditation. De ce fait, il se peut que les parties aient besoin d'aide pour harmoniser le Protocole d'entente avec une convention collective existante ou future et pour établir une structure stable de relations de travail.

Certains propriétaires-exploitants ne voudront peut-être pas être représentés par un syndicat. Comme nous l'avons déjà mentionné, notre rapport ne se veut pas une tentative de notre part pour intervenir dans le dossier qui consiste à déterminer si des entreprises de camionnage et des propriétaires-exploitants vont continuer d'être assujettis aux dispositions du Protocole d'entente.

Étant donné que MM. Ready et Cameron ont déjà acquis une certaine crédibilité auprès des parties en cause et compte tenu de leur rôle en vertu du Protocole d'entente, nous recommandons que le ministre fédéral du Travail confie à Vince Ready et à Peter Cameron, en vertu de l'article 106 du *Code canadien du travail*, le mandat de travailler avec les parties pour les aider à réunir les conditions propres à favoriser la stabilité industrielle.

Recommandation n° 6

Que le Code canadien du travail et, si besoin est, que le British Columbia Labour Code soient modifiés pour interdire le piquetage aux portes d'entrée des terminaux portuaires ou maritimes et pour suspendre le droit d'accès aux ports des entreprises de camionnage durant les conflits de travail légaux.

Nombre d'intervenants croient, et c'est une des questions les plus frustrantes touchant le conflit, que la situation a été très difficile à gérer en raison des actes illicites (violence et intimidation) qu'auraient perpétrés des membres de la Vancouver Container Truck Association. Dans certaines observations qui ont été formulées, les auteurs ont demandé la mise en place de nouveaux mécanismes juridiques pour contrer les actes illicites.

À moins d'une enquête judiciaire, nous ignorons de façon absolue ce qui s'est passé. Nous avons rencontré des représentants des forces policières, pour qui le conflit a été géré comme il se doit du point de vue du maintien de l'ordre. La police a relevé très peu des comportements qui ont été décrits.

La couverture médiatique et la perception de beaucoup d'intervenants et du grand public ont visé trois points en général, soit les piquets de grève, les barrages routiers et la violente tactique d'intimidation.

La pratique des piquets de grève a été généralisée et systématique pendant tout le conflit. Suite à son étude, le Groupe de travail a conclu que la plupart des propriétaires-exploitants peuvent facilement être considérés comme des entrepreneurs dépendants et, de ce fait, comme des employés aux fins de la législation du travail. Or, cette dernière interdit aux employés de prendre part à des arrêts de travail et aux activités de piquet de grève que cela implique, sauf dans des cas exceptionnels. Ces conditions légales préalables n'existaient pas au moment du conflit des camionneurs. Toutefois, il est important de noter que lors du conflit, les participants, tout comme la plupart des observateurs, étaient d'avis que l'arrêt de travail et les piquets de grève étaient légaux. (Certains ont mis en doute la légalité de l'arrêt de travail en vertu de la *Loi sur la concurrence*, ce qui est surprenant eu égard à l'exception prévue à l'article 4 de celle-ci.)

Les barrages routiers sont illégaux, cela ne fait aucun doute. Malgré tout, de courts épisodes de barrage routier surviennent plutôt fréquemment au début d'un conflit de travail. Règle générale, la réaction de la partie touchée consiste à demander une injonction et les grévistes s'y conforment. Et, selon les témoignages entendus par le Groupe de travail, c'est exactement ce qui s'est produit dans ce cas-ci.

Les rapports d'actes de violence et d'intimidation sont tout autre chose. Le Groupe de travail n'a pu déterminer si ces actes ont été nombreux mais il n'en demeure pas moins que cela est troublant. Ces actes relèvent du *Code criminel*, et des sanctions sévères sont prévues s'il y a conviction. Le problème consiste toutefois à identifier les contrevenants et à prouver leur culpabilité.

Le Groupe de travail a traité de diverses façons les questions qui ont été signalées à son attention. Tout d'abord, nous avons cherché à clarifier le statut légal des propriétaires-exploitants et la question de compétence, de telle sorte que les conflits puissent être gérés au moyen d'un régime législatif et d'un mécanisme juridique bien définis. Ainsi, à l'avenir, on pourra intervenir comme il se doit lors d'un arrêt de travail illégal aux termes de la législation du travail, en saisissant le tribunal du travail compétent de la question. En deuxième lieu, nous avons recommandé que le permis de propriétaire-exploitant soit assorti de conditions qui prévoient l'annulation du document si un conducteur prend part à un arrêt de travail illégal. Enfin, cette recommandation comprend l'interdiction de former un piquet de grève devant les ports ou à proximité, même s'il s'agit d'une grève légale. Cela dit, le syndicat conserverait son droit de manifester devant les locaux de l'entreprise de camionnage visée par la grève.

Cette recommandation devrait être considérée comme faisant partie d'un ensemble de mesures (voir recommandation 2) qui prévoient notamment la suspension du permis d'une entreprise en cas de lock-out ou de grève légale. Si cela n'est pas le cas, le changement qui est proposé à la loi signifie que le syndicat n'aurait pas le droit de prendre des mesures visant le lieu d'exploitation principal d'une entreprise lors d'un conflit de travail. Un syndicat ne devrait pas pouvoir empêcher les parties non visées par un conflit d'avoir accès aux ports, mais une entreprise ne devrait jamais profiter de façon indue de la restriction sur le droit des syndicats de former un piquet de grève.

Recommandation n° 7

Le ministre fédéral des Transports devrait donner une directive à l'Administration portuaire de Vancouver et à l'Administration portuaire du fleuve Fraser d'exiger que les heures d'ouverture des portes des terminaux soient étendues jusqu'à ce que la congestion du camionnage soit éliminée dans toute la mesure raisonnable du possible, et d'élaborer des systèmes pour surveiller continuellement les retards des camions à l'intérieur et à l'extérieur des portes des terminaux.

Les camionneurs, les entreprises de camionnage, les expéditeurs et les exploitants des terminaux reconnaissent tous que la congestion aux portes pour camions est excessive à certains moments de la journée aux ports du Lower Mainland. Cependant, aucun accord n'a été conclu entre ces parties quant à la solution la plus appropriée à adopter pour régler ce problème de congestion.

Le Groupe de travail ne prétend pas détenir le degré d'expertise requis pour définir un régime approprié relativement aux heures d'ouverture des portes. On trouve dans les contrats de l'*International Longshoremen's & Warehousemen's Union* des contraintes qui se rapportent aux aspects économiques des heures prolongées. Les terminaux hors quai, les importateurs et les exportateurs devraient aussi adapter leurs heures d'ouverture si les heures d'ouverture des terminaux étaient modifiées. Le Groupe de travail croit toutefois qu'une prolongation permanente des heures d'ouverture aux portes pour camions contribuerait grandement à traiter les retards de mise en file d'attente aux terminaux. Des commentaires des ports de Montréal et de la Californie laissent entendre qu'il s'agit d'une approche viable.

Le Groupe de travail croit que cette recommandation telle qu'elle est énoncée est appropriée soit selon un modèle fédéral, soit selon un modèle de compétence partagée. Selon un modèle fédéral, les administrations portuaires sont tenues de jouer un rôle de leadership et de chercher un consensus avec les camionneurs et les terminaux hors site qui ne relèvent pas de l'autorité de l'administration portuaire. Selon un modèle de compétence partagée, les administrations portuaires exigeraient le même changement, mais l'organisme prévu par une loi fournirait une tribune à l'intention des administrations portuaires et des autres parties en vue de conclure un accord sur une solution commerciale appropriée pour financer les changements.

Recommandation n° 8

Le ministre fédéral des Transports devrait donner la directive à l'Administration portuaire de Vancouver et à l'Administration portuaire du fleuve Fraser de collaborer avec les exploitants des terminaux, les terminaux hors quai, les entreprises de camionnage et les propriétaires-exploitants pour évaluer, et le cas échéant, mettre en œuvre un système centralisé de réservation obligatoire commun à tous les terminaux des deux ports.

Le système de réservation actuel a été mis en œuvre après le conflit de 1999 dans le but de réduire les retards des camions aux terminaux. Il semble clair qu'il n'a pas été à la hauteur. Tous les utilisateurs sont insatisfaits de certains aspects des systèmes actuels. L'approche en ligne premier arrivé, premier servi – qui ne correspond aucunement aux réservations réelles d'espaces

à cargaison – a entraîné une surréservation de la part des entreprises de camionnage qui ne transportent pas de marchandises de sorte que les entreprises qui ont des réservations légitimes d’espaces à cargaison ne peuvent pas obtenir de rendez-vous. Aucune sanction efficace n’est en vigueur relativement à l’utilisation abusive des systèmes actuels de même qu’aucune récompense liée au respect des bons protocoles de réservation. Les systèmes de réservation des terminaux ne sont pas reliés entre eux, et la coexistence du trafic lié à la réservation et à la non-réservation peut s’ajouter aux problèmes de congestion.

Les pratiques provenant d’ailleurs laissent entendre que si les portes sont ouvertes pendant un nombre suffisant d’heures, un système de réservation pourrait ne pas s’avérer nécessaire. Il s’agit, encore une fois, d’une évaluation qui doit être menée par des experts. Il serait inapproprié qu’un groupe de travail rende obligatoire un tel système en l’absence d’une justification économique claire, mais nous croyons qu’il serait nécessaire d’envisager, dans le cadre d’une décision visant à adopter un système de réservation, de rendre ce système obligatoire pour tous les terminaux du Lower Mainland et de l’appliquer à ceux-ci. Cette décision devrait aussi comprendre des sanctions relatives à l’utilisation abusive ainsi que des récompenses liées au respect du système. Les coûts associés à l’élaboration et à la mise en œuvre du système devraient être répartis proportionnellement entre tous les intervenants concernés.

Le Groupe de travail croit que cette recommandation est appropriée soit selon un modèle fédéral, soit selon un modèle de compétence partagée. Comme dans le cas de la recommandation précédente, ce qui différencie les deux modèles, c’est la mesure dans laquelle les administrations portuaires travaillent en vue de mettre en œuvre une directive, contrairement à un processus consensuel mené par l’organisme prévu par une loi.

Recommandation n° 9

Le ministre fédéral des Transports devrait donner la directive aux administrations portuaires de travailler de concert avec tous les intervenants afin d’améliorer l’efficacité des activités tant sur les quais que hors quai grâce à l’application de la technologie de pointe, notamment des initiatives comme des systèmes d’information communs à architecture ouverte, des applications des systèmes de transport intelligents, la surveillance de l’inventaire des conteneurs vides et la technologie de la reconnaissance optique des caractères, des transpondeurs et de l’identification des fréquences radio à des fins de sûreté et de suivi.

Il est clair, d’après nos recherches, que la technologie de pointe est un élément moteur pour atteindre une productivité de classe mondiale dans les activités portuaires tant sur les quais que hors quai. De nombreux exemples sont mentionnés dans nos recherches des pratiques exemplaires, dont l’élaboration de systèmes d’information d’utilisateurs communs à l’architecture ouverte; l’installation de technologies de systèmes de transport intelligents comme des applications liées à la reconnaissance optique des caractères, aux systèmes mondiaux de localisation et à l’identification des fréquences radio; et l’élaboration d’une cour à conteneurs virtuelle pour faciliter un transfert plus efficace des conteneurs entre les importateurs et les exportateurs. Le plein potentiel de cette technologie ne peut être réalisé que lorsque les

participants des systèmes coordonnent l'élaboration et la mise en œuvre des technologies qu'ils adoptent.

Selon le modèle fédéral, les administrations portuaires doivent jouer un rôle de leadership de premier plan pour assurer l'intégration des efforts dans ce secteur. Selon le modèle de compétence partagée, l'organisme indépendant créé par une loi provinciale jouerait le rôle de leadership, mais il serait essentiel que les administrations portuaires participent et coopèrent pleinement à ce rôle.

Recommandation n° 10

Le ministre fédéral des Transports devrait exiger que l'Administration portuaire de Vancouver et l'Administration portuaire du fleuve Fraser présentent périodiquement des rapports publics sur les progrès réalisés dans la mise en œuvre des recommandations visant ces administrations portuaires.

Une divulgation publique complète régulière fera en sorte que tous les intervenants sont mis au courant des travaux en cours en vue de traiter ces questions et des progrès accomplis. Elle permettra de combler tout manque de communication et elle encouragera les intervenants à jouer un rôle actif.

Recommandation n° 11

Les gouvernements fédéral et provincial devraient financer à part égale la création et le fonctionnement continu d'une organisation qui mobiliserait les ressources des institutions d'enseignement du Lower Mainland afin d'étendre la capacité et les connaissances de la communauté portuaire.

Lorsqu'il a formulé ses recommandations, le Groupe de travail a eu de grandes difficultés à obtenir des renseignements et des données fiables sur le fonctionnement du système de transport par conteneurs dans le Lower Mainland. Dans de nombreux cas, des données critiques sur le rendement du système ne sont pas disponibles, car personne n'a accepté la responsabilité ou n'a fourni les ressources nécessaires pour les recueillir. En revanche, un volume important de renseignements était disponible sur le rendement et les questions aux ports du sud de la Californie en raison des activités de recherche entreprises par METRANS. Celle-ci fournit un modèle précieux à titre d'organisation qui a orienté avec succès ses activités de recherche, d'éducation et de sensibilisation vers des secteurs présentant des avantages concrets pour la collectivité portuaire. La fourniture de fonds par les gouvernements fédéral et provincial pour la création et le fonctionnement continu d'une organisation semblable pour le Lower Mainland profiterait à l'ensemble de la collectivité portuaire. Cette organisation pourrait collaborer dans ses recherches sur les questions de technologie de pointe avec les efforts du Bureau of Intelligent Transportation Systems qui a récemment été créé à l'Université de la Colombie-Britannique grâce à un financement conjoint fédéral-provincial.

7. Remerciements

Ces travaux n'auraient pas pu être accomplis dans le très court délai qui avait été fixé sans l'aide d'un certain nombre de personnes.

Nos conseillers spéciaux, Vince Ready et Peter Cameron, ont mis à notre disposition leurs très vastes connaissances sur les relations de travail ainsi que leur profonde compréhension des circonstances qui ont mené au conflit de 2005. À maintes reprises, ils nous ont rappelé les vraies questions que nous devons examiner.

Les membres du Secrétariat du Groupe de travail nous ont fourni une aide et un appui inestimables.

Patricia Docking, directrice exécutive, nous a fourni une orientation constante mais discrète dans la tâche peu enviable d'essayer de nous faire progresser.

Philip Davies, directeur des recherches, n'a cessé d'essayer de trouver des faits et de déterminer les pratiques dans les autres ports.

Cindy Adams nous a permis de rester organisés et elle a eu la gentillesse de tolérer notre pratique de tout changer plusieurs fois.

Nous sommes reconnaissants de l'avis juridique que nous avons reçu de Alan Hamilton, c.r., et de Cam Belcher du cabinet d'avocats Farris and Company. Ils ont déployé beaucoup d'efforts pour nous aider à comprendre les subtilités du droit du travail ainsi que les pouvoirs et les droits uniques des administrations portuaires.

Nous sommes aussi reconnaissants de l'avis juridique que nous avons reçu de Shawn Neylan, du cabinet d'avocats de Stikeman Elliot, lequel nous a donné un aperçu de l'univers abstrait qu'est le droit de la concurrence.

La société d'experts-conseils IBI Group a effectué les recherches pour nous sur les pratiques exemplaires dans les autres ports. Nous la remercions d'avoir accompli une tâche aussi imposante dans un délai aussi bref.

Nous apprécions aussi les contributions très importantes de tous les intervenants qui ont pris le temps et la peine de nous donner leurs points de vue et de nous aider à comprendre la complexité des questions que nous avons à traiter.

Finalement, nous devons souligner l'appui inébranlable que nous a apporté Mike Henderson, directeur régional de la Région du Pacifique de Transports Canada. Il s'est assuré que nous avançons rapidement avec toutes les ressources nécessaires.

Toute erreur ou omission dans ce rapport relève uniquement des trois membres du Groupe de travail.

8. ANNEXES

Annexe 1 – Mandat du Groupe de travail

LE GROUPE DE TRAVAIL EXAMINERA DES QUESTIONS RELATIVES AU SECTEUR DES TRANSPORTS ET À L'INDUSTRIE LIÉES AUX PORTS DE VANCOUVER

CONTEXTE

Il s'avère urgent d'établir un groupe de travail pour examiner les fonctions et la structure des questions de transport et de relations industrielles liées au mouvement des conteneurs à destination et en provenance des ports du Lower Mainland de la Colombie-Britannique (C.-B.) et de recommander une stratégie à long terme pour faciliter les relations avec l'industrie, prévenir l'interruption du mouvement des conteneurs et maintenir l'efficacité et l'efficacite du système de transport national.

À cette fin, le ministre des Transports, en collaboration avec les ministres du Travail et de l'Industrie, établira un groupe de travail qui sera chargé d'examiner les questions liées aux transports et à la main-d'œuvre sous-jacentes au différend actuel, conjointement avec la province de la Colombie-Britannique. Le délai pour l'examen est conforme à celui du décret relié au différend, daté du 29 juillet 2005 (C. P. 2005-1356).

COMPOSITION ET DÉLÉGATION

Le groupe de travail sera composé de trois membres nommés et retiendra les services de Vince Ready en tant que conseiller spécial du groupe de travail.

Le groupe de travail sera responsable de l'établissement des processus et des procédures qui vont régir la façon dont il exécute le mandat. Aux fins de s'acquitter de son mandat, le groupe de travail peut retenir les services de conseillers spécialisés, au besoin.

PORTÉE

Le groupe de travail est généralement chargé d'examiner les questions de transport et de relations industrielles qui touchent les camionneurs artisans et les entreprises de camionnage. Plus précisément, le mandat du groupe de travail consistera en ce qui suit :

- 1. Examiner les rôles des administrations portuaires, des courtiers, des groupeurs de marchandises, des expéditeurs, des entreprises de camionnage et des camionneurs artisans, de même que du gouvernement fédéral et de la province en ce qui a trait à l'optimisation de l'efficacite du mouvement des conteneurs dans le Lower Mainland de la C.-B., y compris les mouvements en direction et en provenance des ports de Vancouver, du fleuve Fraser et de North-Fraser et formuler des recommandations à cet égard.*

2. *Examiner les synergies et l'optimisation possibles des activités des différentes administrations portuaires, y compris des éléments comme les services continus (24 heures sur 24) et établir des rapports connexes.*
3. *Examiner et formuler des recommandations sur le caractère exécutoire, au moyen de licences ou d'autres mécanismes efficaces, de normes pour la rémunération et d'autres conditions, y compris l'application de telles normes aux entreprises non signataires d'une entente sur la rémunération; l'impact potentiel de nouveaux participants; et la restructuration d'entreprise (successeur), et sur les mécanismes requis pour les régimes de certification recommandés, à établir et exécuter dans les ports de Vancouver, du fleuve Fraser et de North-Fraser, y compris la conformité d'accès.*
4. *Examiner les coûts, de même que les entraves et les insuffisances potentielles relativement au mouvement des conteneurs, y compris le temps d'attente et les procédures de répartition au sein du Lower Mainland de la C.-B.*
5. *Examiner les cadres législatifs et/ou réglementaires accessibles au gouvernement fédéral et à la province, fournir des options et formuler des recommandations relativement à leur applicabilité.*
6. *Examiner les pratiques exemplaires d'autres ports et la façon dont elles pourraient être mises en pratique lors de situations données.*

Composante relations industrielles :

7. *Examiner les relations industrielles entre les entreprises de camionnage et les conducteurs de camions porte-conteneurs desservant les ports de Vancouver, du fleuve Fraser et de North-Fraser, y compris le processus de détermination des taux, les conditions des contrats, et le processus de règlement de différends.*
8. *Examiner les autres points en litige liés à la représentation.*

RAPPORTS ET COORDINATION

Le groupe de travail doit fournir simultanément des rapports d'étape et un rapport final au ministre fédéral des Transports, au ministre fédéral du Travail, au ministre du Travail et des Services aux citoyens de la C.-B. et au ministre des Transports de la C.-B. Plus précisément, le groupe de travail doit présenter un rapport d'étape au plus tard dans les 45 jours suivant le début de son mandat comprenant ses recommandations sur les affaires mentionnées aux points n^{os} 3, 5 et 7 du mandat et présenter son rapport final comprenant des recommandations, avant la fin du délai de 90 jours accordé par le décret relatif au différend, daté du 29 juillet 2005 (C.P. 2005-1356).

4 août 2005

Annexe 2 – Décrets

P.C. 2005-1356 – 29 juillet, 2005

2005-1356 2005-07-29

INDUSTRIE

TC

[Pièces jointes](#)

Loi sur les transports au Canada

DÉCRET AUTORISANT DES NÉGOCIATIONS POUR LA RÉOLUTION DU CONFLIT CAUSANT LA PERTURBATION EXTRAORDINAIRE DU RÉSEAU NATIONAL DES TRANSPORTS EN CE QUI CONCERNE LES MOUVEMENTS DES CONTENEURS ARRIVANT À CERTAINS PORTS DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE OU LES QUITTANT en autorisant le facilitateur, les entreprises de camionnage pour compte d'autrui, les tractionnaires, les expéditeurs et courtiers à conclure une convention provisoire opu conditionnelle pour appliquer les taux, frais et autres conditions dont ils auront convenu sans les contraintes de la Loi sur la concurrence.

Enregistrement: DORS/2005-0232

Attendu que la gouverneure en conseil estime qu'une perturbation extraordinaire de la bonne exploitation continue du réseau national des transports, autre qu'un conflit de travail, existe;

Attendu que la gouverneure en conseil, en vertu de l'article 47 de la *Loi sur les transports au Canada*, peut prendre les mesures qu'elle estime essentielles à la stabilisation du réseau national des transports;

Attendu que la gouverneure en conseil estime que le fait de ne pas prendre à ce moment un décret en vertu de l'article 47 de la *Loi sur les transports au Canada* serait contraire aux intérêts des exploitants et des usagers du réseau national des transports et qu'aucune autre disposition de cette loi ou d'une autre loi fédérale ne permettrait de corriger la situation et de prévenir des dommages que causerait une perturbation extraordinaire continue du réseau national des transports;

Attendu que la gouverneure en conseil estime que, pour stabiliser le réseau national des transports, il est essentiel qu'une autorisation soit accordée à un facilitateur, aux camionneurs, aux expéditeurs, aux courtiers, aux ports, aux représentants de ces personnes et notamment, le cas échéant, à tout fonctionnaire public ou à toute autre personne dont l'acceptation, le consentement, la participation ou la coopération est nécessaire pour résoudre le conflit et mettre en oeuvre tout élément de la solution proposée, aux conditions prévues dans le décret, ci-après,

À ces causes, sur recommandation du ministre des Transports et du ministre de l'Industrie à titre de ministre responsable du Bureau de la concurrence et en vertu de l'article 47 de la *Loi sur les transports au Canada*, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Décret autorisant des négociations pour la résolution du conflit causant la perturbation extraordinaire du réseau national des transports en ce qui concerne les mouvements des conteneurs arrivant à certains ports de la Colombie-Britannique ou les quittant*, ci-après.

P.C. 2005-1365 – 4 août 2005

2005-1365 2005-08-04

INDUSTRIE

TC

Loi sur les transports au Canada

DÉCRET MODIFIANT LE DÉCRET AUTORISANT DES NÉGOCIATIONS POUR LA RÉOLUTION DU CONFLIT CAUSANT LA PERTURBATION EXTRAORDINAIRE DU RÉSEAU NATIONAL DES TRANSPORTS EN CE QUI CONCERNE LES MOUVEMENTS DES CONTENEURS ARRIVANT À CERTAINS PORTS DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE OU LES QUITTANT de façon à charger les exploitants des ports de Vancouver et du fleuve Fraser de mettre en oeuvre un programme de délivrance de permis donnant accès à ces ports.

Enregistrement: DORS/2005-0234

Attendu que la gouverneure en conseil estime qu'une perturbation extraordinaire de la bonne exploitation continue du réseau national des transports — autre qu'un conflit de travail — existe;

Attendu que la gouverneure en conseil, en vertu de l'article 47 de la *Loi sur les transports au Canada*, peut prendre les mesures qu'elle estime essentielles à la stabilisation du réseau national des transports;

Attendu qu'une modification au décret 2005-1356 qui a été pris le 29 juillet 2005 est nécessaire pour que des directives spécifiques soient données à l'Administration portuaire de Vancouver et à l'Administration portuaire du fleuve Fraser;

Attendu que la gouverneure en conseil estime que le fait de ne pas prendre, à ce moment-ci, un décret modifiant le décret 2005-1356 qui a été pris du 29 juillet 2005 en vertu de l'article 47 de la *Loi sur les transports au Canada* serait contraire aux intérêts des exploitants et des usagers du réseau national des transports et qu'aucune autre disposition de cette loi ou d'une autre loi fédérale ne permettrait de corriger la situation et de prévenir les préjudices que causerait une perturbation extraordinaire continue du réseau national des transports;

À ces causes, sur recommandation du ministre des Transports et du ministre de l'Industrie à titre de ministre responsable du Bureau de la concurrence et en vertu de l'article 47 de la *Loi sur les transports au Canada*, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Décret autorisant des négociations pour la résolution du conflit causant la perturbation extraordinaire du réseau national des transports en ce qui concerne les mouvements des conteneurs arrivant à certains ports de la Colombie-Britannique ou les quittant*, figurant ci-après.

Décret modifiant le Décret autorisant des négociations pour la résolution du conflit causant la perturbation extraordinaire du réseau national des transports en ce qui concerne les mouvements des conteneurs arrivant à certains ports de la Colombie-Britannique ou les quittant

MODIFICATIONS

1. La définition de « ports », à l'article 1 du *Décret autorisant des négociations pour la résolution du conflit causant la perturbation extraordinaire du réseau national des transports en ce qui concerne les mouvements des conteneurs arrivant à certains ports de la Colombie-Britannique ou les quittant*¹⁰, est remplacée ce qui suit :

« ports » Selon le contexte :

a) soit les installations portuaires suivantes :

(i) le port de Vancouver,

(ii) le port du North-Fraser,

(iii) le port du fleuve Fraser;

b) soit les administrations portuaires suivantes :

¹⁰ DORS/2005-232

(i) l'Administration portuaire de Vancouver,

(ii) l'Administration portuaire du North-Fraser,

(iii) l'Administration portuaire du fleuve Fraser. (*ports*)

2. Le même décret est modifié par adjonction, après l'article 3, de ce qui suit :

APPLICATION AU PORT DE VANCOUVER

3.1 (1) L'Administration portuaire de Vancouver est tenue à l'égard du territoire relevant de sa compétence et de son autorité :

a) d'établir un système de délivrance de permis donnant accès au port de Vancouver aux camions et à tout autre matériel de transport routier pour la livraison, le ramassage ou le déplacement de conteneurs arrivant à ce port ou le quittant;

b) de prévoir comme deux des conditions d'un permis délivré en vertu de l'alinéa *a)* que le demandeur, à la fois :

(i) soit signataire du Protocole d'entente du 29 juillet 2005 entre les Compagnies de camionnage (propriétaires/ courtiers) et la Vancouver Container Truckers' Association, et se conforme entièrement à ce protocole,

(ii) accepte le processus d'arbitrage prévu à l'article 10 du Protocole dans le but d'en arriver à une solution définitive et exécutoire de tout conflit relatif à l'interprétation ou à l'application du permis;

c) d'interdire l'accès au port de Vancouver à tout camion ou à tout matériel de transport routier visé à l'alinéa *a)* qui n'est pas conforme aux exigences de l'alinéa *b)*.

(2) L'Administration portuaire de Vancouver a toute la latitude de faire ce qui est prévu au paragraphe (1) sans les contraintes imposées en application de la *Loi sur la concurrence* qui peuvent autrement s'appliquer.

(3) Le présent article n'a pas pour effet de modifier une convention collective de travail.

APPLICATION AU PORT DU FLEUVE FRASER

3.2 (1) L'Administration portuaire du fleuve Fraser est tenue à l'égard du territoire relevant de sa compétence et de son autorité :

a) d'établir un système de délivrance de permis donnant accès au port du fleuve Fraser aux camions et à tout autre matériel de transport routier pour la livraison, le ramassage ou le déplacement de conteneurs arrivant à ce port ou le quittant;

b) de prévoir comme deux des conditions d'un permis délivré en vertu de l'alinéa *a)* que le demandeur, à la fois :

(i) soit signataire du Protocole d'entente du 29 juillet 2005 entre les Compagnies de camionnage (propriétaires/ courtiers) et la Vancouver Container Truckers' Association, et se conforme entièrement à ce protocole,

(ii) accepte le processus d'arbitrage prévu à l'article 10 du Protocole dans le but d'en arriver à une solution définitive et exécutoire de tout conflit relatif à l'interprétation ou à l'application du permis;

c) d'interdire l'accès au port du fleuve Fraser à tout camion ou à tout autre matériel de transport routier visé à l'alinéa *a)* qui n'est pas conforme aux exigences de l'alinéa *b)*.

(2) L'Administration portuaire du fleuve Fraser a toute la latitude de faire ce qui est prévu au paragraphe (1) sans les contraintes imposées en application de la *Loi sur la concurrence* qui peuvent autrement s'appliquer.

(3) Le présent article n'a pour effet de modifier une convention collective de travail.

(4) Le présent article n'empêche nullement l'Administration portuaire du fleuve Fraser de considérer comme suffisant pour l'application du présent article tout permis délivré par l'Administration portuaire de Vancouver en vertu de l'article 3.1.

ENTRÉE EN VIGUEUR

3. Le présent décret entre en vigueur à la date de sa prise.

2005-1366 8 août 2005

TC

Loi sur le ministère des Transports

Approbation de la nomination par le ministre des Transports de ERIC JOHN HARRIS, c.r., de Vancouver (Colombie-Britannique), KENNETH FREEMAN DOBELL, de Delta (Colombie-Britannique), et RANDOLPH KERRY MORRISS, d'Ottawa (Ontario), comme groupe de travail, pour enquêter sur les questions sous-jacentes à la perturbation et de faire rapport sur les améliorations à long terme à cette partie du réseau national des transports liées au mouvement des conteneurs à destination et en provenance des ports du Lower Mainland de la Colombie-Britannique qui préviendraient la perturbation du mouvement des conteneurs et maintiendraient l'efficience et l'efficacité du réseau national des transports, à titre amovible, pour un mandat se terminant le 27 octobre 2005.

Pièces jointes: 1- [oic.html](#)

Attendu que la gouverneure en conseil estime qu'une perturbation extraordinaire de la bonne exploitation continue du réseau national des transports existe relativement au mouvement des conteneurs à destination et en provenance des ports du Lower Mainland de la Colombie-Britannique;

Attendu que la gouverneure en conseil estime qu'il est nécessaire de faire enquête et rapport sur les fonctions et la structure du secteur des transports liées au mouvement des conteneurs à destination et en provenance des ports du Lower Mainland de la Colombie-Britannique pour apporter des améliorations à long terme à cette partie du réseau national des transports qui préviendraient la perturbation du mouvement des conteneurs et maintiendraient l'efficacité et l'efficacéité du réseau national des transports,

À ces causes, sur recommandation du ministre des Transports et en vertu de l'article 7.1 de la *Loi sur le ministère des Transports*, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil approuve :

- a) la nomination par le ministre des Transports des personnes suivantes, comme groupe de travail, pour enquêter sur les questions sous-jacentes à la perturbation et de faire rapport sur les améliorations à long terme à cette partie du réseau national des transports liées au mouvement des conteneurs à destination et en provenance des ports du Lower Mainland de la Colombie-Britannique qui préviendraient la perturbation du mouvement des conteneurs et maintiendraient l'efficacité et l'efficacéité du réseau national des transports, à titre amovible, pour un mandat se terminant le 27 octobre 2005 :
 - i) Eric John Harris, c.r., de Vancouver (Colombie-Britannique), qui recevra le taux horaire indiqué à l'Annexe A ci-jointe, lequel taux horaire se situe dans l'échelle (275 \$ - 400 \$);
 - ii) Kenneth Freeman Dobell, de Delta (Colombie-Britannique), qui recevra le taux horaire indiqué à l'Annexe B ci-jointe, lequel taux horaire se situe dans l'échelle (275 \$ - 400 \$);
 - iii) Randolph Kerry Morriss, d'Ottawa (Ontario), qui recevra le taux journalier indiqué à l'Annexe C ci-jointe, lequel taux journalier se situe dans l'échelle (175 \$ - 300 \$), à compter du 17 août 2005;
- b) le remboursement des dépenses de déplacement et d'autres dépenses encourues par ces personnes dans l'exercice de leurs fonctions, conformément aux directives pertinentes du Conseil du Trésor.

PROVINCE DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE
DÉCRET DU LIEUTENANT-GOUVERNEUR EN CONSEIL

Décret n° 599

Approuvé et ordonné le 4 août 2005

Administrateur

Chambre du Conseil exécutif, Victoria

À la recommandation du soussigné, l'Administrateur, et sur avis et avec le consentement du Conseil exécutif, l'*Administrateur* autorise le ministre des Transports et le ministre du Travail et des services aux citoyens à conclure un accord avec le gouvernement du Canada pour étudier les problèmes de l'industrie du transport par camions porte-conteneurs concernant la rémunération et les conditions de travail des camionneurs, ainsi que les coûts unitaires et la fiabilité du transport par camion porte-conteneurs, du point de vue des activités de l'Administration portuaire de Vancouver et de l'Administration portuaire du fleuve Fraser.

Président et membre du Conseil exécutif

(Partie à usage administratif – Ne fait pas partie du décret)

Ce décret est pris en vertu de la mesure législative qui suit :

Loi et article concerné : Loi constitutionnelle, R.S.B.C., 1996, c. 66, art. 6

Autre (préciser) : _____

29 juillet 2005-10-26

Page 1 de 1

Annexe 3 - Liste des mémoires

MÉMOIRES PRÉSENTÉS AU GROUPE DE TRAVAIL SUR LE TRANSPORT ET LES RELATIONS INDUSTRIELLES DANS LES PORTS DE VANCOUVER

1. Ace Govender
2. British Columbia Trucking Association
3. British Columbia Trucking Association – mémoire de suivi
4. Business Council of British Columbia
5. Association canadienne des importateurs et exportateurs Inc.
6. Association canadienne de transport industriel - Bob Ballantyne
7. Manufacturiers et Exportateurs du Canada
8. Association canadienne des cultures spéciales
9. Association canadienne du camionnage
10. Catalyst Paper Corporation
11. Catalyst Paper Corporation –mémoire de suivi
12. CAW-Canada Local 2006 (anciennement connu sous la désignation de Vancouver Container Truck Association) – mémoire de suivi
13. Charles-Michael Jefferson
14. Don Jordan, pour Pro West Transport Ltd and Team Transport Ltd
15. Association des produits forestiers du Canada
16. Administration portuaire du fleuve Fraser
17. Fraser Surrey Docks LP. , P&O Ports Canada, TSI Terminals Inc
18. Gloria Vander Schaaf
19. Heenan Blaikie pour diverses entreprises de camionnage
20. Heenan Blaikie pour diverses entreprises de camionnage –mémoire de suivi
21. Independent Contractors and Business Association of British Columbia
22. International Longshoremen's & Warehousemen's Union Local 500
23. International Longshoremen's & Warehousemen's Union Local 500 –mémoire de suivi
24. James Patterson
25. Manitoba Pulse Growers Association Inc.
26. Neil Cumming
27. North Fraser Port Authority
28. Positorial Industries Ltd.
29. Province d'Alberta – Ministre de l'Infrastructure et des Transports
30. Province du Manitoba - Ministre des Transports et des Services gouvernementaux
31. Province d'Ontario – Ministre du Travail
32. Province de Québec – Ministre du Travail
33. Province de la Saskatchewan – Ministre du Travail
34. Rajwant Bagri
35. Conseil canadien du commerce de détail
36. Chambre de commerce de Richmond
37. Sandhu Sukhjinder
38. Saskatchewan Pulse Growers
39. Scott McLean Bennie
40. Shamsheer Tagger

41. Teamsters Local Union 31
42. The Corporation of Delta
43. The Sanghaz
44. Trevor D. Heaver
45. Vancouver Container Truck Association
46. Vancouver Port Authority
47. Vedder Transport
48. Vicki Dutton
49. West Coast Containers Freight Handlers Association
50. Western Canadian Shippers' Coalition
51. Western Canadian Shippers' Coalition – follow up submission
52. Westnav Container Services Ltd.
53. Westwood Shipping Lines
54. William Switzer
55. Wolfgang Schmitz

Annexe 4 - Liste des personnes interviewées

Organisme	Nom
BC Federation of Labour	Jim Sinclair Philip Legg
BC Maritime Employers Association	Frank Pasacreta
BC Trucking Association	Paul Landry Luoise Yako
Manufacturiers et Exportateurs du Canada	Werner Knittel
CRSA Logistics Ltd.	Doug Stewart
Administration portuaire du fleuve Fraser	Alan Domass Ed Kargl
Fraser Surrey Docks Ltd.	Jeff Scott Michael Baker
Compagnies de camionnage de conteneurs de Vancouver métropolitain	Richard Longpre Peter Gall Bruce Peters Chris Kaulback
International Longshoremen's & Warehousemen's Union Local 500	Tom Dufresne
Administration portuaire du North-Fraser	Allan Baydala
P&O Ports	Cliff Stuart Tom Broader
Teamsters Union 31	Don Davies
TSI Terminal Systems Inc	Norman C. Stark Barrie Sime
Vancouver Container Truck Association	Ken Halliday Paul Uppal Paul Johal Bernard Birdo
Service de police de Vancouver	Rick Smitas
Administration portuaire de Vancouver	Gordon Houston Jim Cox Fiona Smith Scott Galloway Duncan Wilson Bob Hayter Peter Xotta Chris Badger Howard Ehrlich
West Coast Container Freight Handlers Association	Kevin Ouellette
Western Canadian Shippers' Coalition	Ian May Ian McIver Bill LeGrow
Avocat représentant diverses entreprises de camionnage	Don Jordan
Agent de relations publiques –P&O Ports/Fraser Surrey Docks/ TSI Terminal Systems Inc.	

