



**Analyse de l'impact socio-économique
du
service de remorques sans tracteur de Marine Atlantique
Présentée à
Transports Canada
par
MariNova Consulting Ltd.
et
Geoplan Opus Consultants Inc.
Novembre 2005**

Table des matières

| | |
|--|----|
| Résumé général | ii |
| 1.0 Introduction | 1 |
| 2.0 Contexte | 3 |
| 3.0 Pratiques optimales | 6 |
| 3.1 Amérique du Nord | 6 |
| 3.2 Europe du Nord | 7 |
| 3.3 Méditerranée | 8 |
| 4.0 Entrevues des intervenants | 10 |
| 4.1 Direction de Marine Atlantique | 11 |
| 4.2 Main-d'œuvre | 12 |
| 4.3 Communautés | 12 |
| 4.3a) North Sydney | 12 |
| 4.3b) Port-aux-Basques | 13 |
| 4.4 Industrie du camionnage | 13 |
| 4.4a) Utilisateurs du service de remorques sans tracteur | 15 |
| 4.4b) Exploitants « avec chauffeur » | 16 |
| 4.5 Expéditeurs | 17 |
| 5.0 Solutions de remplacement de Marine Atlantique | 19 |
| 5.1 Oceanex | 19 |
| 5.2 Rigel Shipping | 21 |
| 5.3 Autres options | 21 |
| 6.0 Analyse | 22 |
| 6.1 Impact sur l'économie de Terre-Neuve-et-Labrador | 24 |
| 6.2 Impacts sur les collectivités | 29 |
| 6.2.1 North Sydney et sa région | 30 |
| 6.2.2 Port-aux-Basques | 30 |
| 6.3 Résumé de l'impact économique sur les communautés de l'abandon du service de remorques sans tracteur | 31 |
| 6.4 Impact sur Marine Atlantique | 32 |
| 6.5 Pénurie de camionneurs | 33 |
| 7.0 Conclusion | 35 |
| Glossaire | 36 |

Résumé général

La présente étude est issue de la recommandation formulée par le Comité consultatif sur Marine Atlantique de supprimer le service de remorques sans tracteur du service de traversiers qui relie l'île de Terre-Neuve à la partie continentale. Selon l'analyse du Comité, il y a deux motifs principaux à cet abandon : 1) économiser les coûts de main-d'œuvre et d'entretien des tracteurs de manœuvre; et 2) accélérer le chargement et le déchargement des navires, en particulier durant les mois d'été où le trafic est à son niveau le plus élevé.

Cette étude vise deux grands objectifs :

- procéder à une analyse de la documentation existante et des données se rapportant au dossier du service de remorques sans tracteur;
- évaluer et formuler des conclusions sur les effets socio-économiques de la suppression du service de remorques sans tracteur. Ce dernier objectif portera sur les effets sur les collectivités locales, sur Marine Atlantique proprement dit, sur les mouvements de marchandises à destination/en provenance de la province de Terre-Neuve-et-Labrador, sur l'industrie du camionnage et sur la compétitivité générale des provinces atlantiques.

Pour cela, il a fallu procéder aux activités clés suivantes :

- analyse de la littérature descriptive et analyse critique des données utiles existantes;
- analyse d'impact général sur les expéditeurs et les transporteurs du service de remorques sans tracteur;
- analyse d'impact sur les communautés de North Sydney et Port-aux-Basques;
- estimation des effets sur le trafic des nouveaux développements économiques dans la province de Terre-Neuve-et-Labrador.

Les principales constatations de ce rapport sont exposées sous les rubriques du rapport en question.

Contexte

Le service de remorques sans tracteur est offert sur la liaison entre North Sydney et Port-aux-Basques depuis au moins 1970.

Le trafic de remorques sans tracteur a augmenté plus rapidement que les camions « avec chauffeur ». En 2004, le service de remorques sans tracteur a dépassé pour la première fois le trafic avec tracteur.

Pratiques optimales

Un certain nombre de fournisseurs de services de traversiers en Amérique du Nord offrent également des services de remorques sans tracteur, notamment Bay Ferries, la CTMA, Ontario Northland et Badger Service sur le lac Michigan. BC Ferries transporte des remorques sans tracteur sur trois liaisons, Prince Rupert-îles de la Reine-Charlotte, Port Hardy-Prince Rupert et Port Hardy-région du milieu du littoral. Depuis le

11 septembre 2001, les traversiers de l'État de Washington n'offrent plus de services de remorques sans tracteur.

De nombreux exploitants de traversiers en Europe du Nord offrent également des services de remorques sans tracteur. Tous ces exploitants ont des navires aussi gros sinon plus gros que les Caribou, Smallwood et Ericson.

Entrevues des intervenants

La direction de Marine Atlantique ne milite pas en faveur de l'élimination du service de remorques sans tracteur. Même si elle admet que cela lui permettra de réaliser des économies opérationnelles, elle craint de perdre ainsi le segment de son marché qui connaît l'essor le plus rapide. La compagnie mène des recherches complémentaires au sujet des recommandations du Comité sur les navires et les terminaux.

La main-d'œuvre est très préoccupée par d'éventuelles suppressions d'emplois. Les communautés (North Sydney et Port-aux-Basques) craignent beaucoup les suppressions d'emplois et la perte de trafic et les effets multiplicateurs que cela risque d'avoir sur leurs économies. L'économie de chacune de ces communautés est relativement pauvre, avec un taux de chômage nettement supérieur aux moyennes nationale et provinciales.

Les segments de l'industrie du camionnage représentés par l'Atlantic Provinces Trucking Association (APTA) se préoccupent au plus haut point de la recommandation visant le service de remorques sans tracteur. Ils citent les pénuries de chauffeurs, la capacité d'expédition et les coûts d'exploitation supplémentaires élevés. Les camionneurs indépendants appuient pour leur part l'élimination du service de remorques sans tracteur. Ils prétendent que les remorques sans tracteur provoquent des retards dans les horaires et que le service de remorques sans tracteur ne règle pas sa part de la facture.

Les expéditeurs interrogés s'inquiètent beaucoup d'une hausse des coûts supplémentaires et de la fréquence de l'offre advenant l'élimination du service de remorques sans tracteur. Une hausse importante des coûts risque de les contraindre d'utiliser Oceanex pour leurs marchandises réfrigérées, mais cette compagnie n'assure que deux liaisons par semaine au départ de Halifax, et les consommateurs réclament un réapprovisionnement plus fréquent.

Options qui s'offrent à Marine Atlantique

Oceanex, entreprise de transport maritime à courte distance qui exploite des liaisons entre Montréal et Halifax et St. John's et Corner Brook, a récemment élargi sa capacité et constitue la seule option viable à Marine Atlantique. En 2004, Oceanex a transporté au total 76 037 TEU et 18 524 véhicules neufs, tandis que Marine Atlantique a transporté 85 769 véhicules commerciaux (remorques sans tracteur, remorques avec tracteur et camions porteurs). La capacité annuelle globale d'Oceanex avec sa flotte récemment élargie se chiffre à 167 600 TEU et à 8 580 remorques (aller seulement). Cette capacité supplémentaire équivaut à 369 camions-remorques par semaine ou à 19 188 mouvements dans un sens par an, mais elle présume que les clients devront abandonner les remorques sans tracteur au profit de conteneurs de 53 pieds.

Analyse

L'impact de la croissance économique prévue à Terre-Neuve-et-Labrador, combinée à la hausse de la capacité des services de transport maritime directs, ne devrait pas susciter de préoccupations sur l'acheminement du trafic pour les flottes existantes de Marine Atlantique.

North Sydney et Port-aux-Basques subiront des pertes nettes de revenu d'environ 1 million \$ et des suppressions nettes de 33 emplois de chaque côté du golfe, en cas d'élimination du service de remorques sans tracteur. Ces pertes s'accroîtront si le trafic est détourné vers d'autres modes de transport.

Marine Atlantique réalisera des économies d'exploitation au titre d'une réduction de la main-d'œuvre, des matériels, de l'entretien des matériels et des dommages-intérêts. Ces économies peuvent être neutralisées par des primes de séparation uniques et par les revenus qui se rattachent au trafic détourné.

Si la totalité du service de remorques sans tracteur est convertie en camions « avec chauffeur », cela aura un effet positif d'environ 0,2 million \$ sur les recettes d'exploitation de Marine Atlantique. Cela découle d'une hausse des recettes qui se rattachent à une augmentation de la longueur (2,315 millions \$) et au passage des conducteurs (1,77 million \$) et d'une baisse des recettes de 4,161 millions \$ au titre des frais de chargement et de 0,225 million \$ au titre de l'entreposage des remorques.

Les baisses des charges d'exploitation liées aux salaires/avantages sociaux (2,892 millions \$), au carburant des tracteurs de manœuvre (0,141 million \$), à l'entretien des tracteurs de manœuvre (0,260 million \$), aux achats de tracteurs de manœuvre (0,185 million \$) et aux dommages-intérêts (0,015 million \$) se chiffrent à 3,494 millions \$ pour Marine Atlantique.

Les problèmes qui se rattachent à la pénurie de conducteurs de camion sont très réels et devront entrer en ligne de compte dans l'adaptation aux exigences accrues du trafic avec chauffeur.

On estime que l'abandon du service de remorques sans tracteur coûtera 12 664 600 \$ à l'industrie du camionnage en coûts nets.

Conclusion

Il s'agit d'un dossier très compliqué. Ce qui peut sembler à première vue une solution aux retards des navires et à une rotation rapide des navires a des répercussions sur toute la chaîne d'approvisionnement de même que sur la main-d'œuvre, les communautés, l'industrie du camionnage et les consommateurs.

Les suppressions d'emplois élimineront 33 emplois nets dans chaque communauté et se solderont par des pertes salariales de plus de 1 million \$. On estime également que le coût des expéditions à l'arrivée augmentera d'environ 10 %, ce qui se soldera par une hausse globale de 0,3 % à 0,4 % du prix des marchandises. Le coût d'expédition de marchandises au départ de l'île de Terre-Neuve augmentera lui aussi, ce qui compromettra sa compétitivité globale. On estime que le coût d'expédition d'une remorque destinée à l'exportation par Marine Atlantique passera de 650 \$ à 900 \$, soit

une hausse de près de 33 %. Ces incidences seront quelque peu neutralisées cependant par une baisse prévue des tarifs de 15 %.

Il existe un certain nombre d'options sur le plan de l'harmonisation des parcs et de la prestation des services, et nous croyons savoir que cela fera l'objet d'une autre étude entreprise par Marine Atlantique proprement dit. Manifestement, il s'agit d'une question qui revêt une importance primordiale pour les habitants de Terre-Neuve-et-Labrador.

1.0 Introduction

La présente étude est issue de la recommandation formulée par le Comité consultatif sur Marine Atlantique de supprimer le service de remorques sans tracteur du service de traversiers qui relie l'île de Terre-Neuve à la partie du continent. Selon l'analyse du Comité, il y a deux motifs principaux à cet abandon : 1) économiser les coûts de main-d'œuvre et d'entretien des tracteurs de manœuvre; et 2) accélérer le chargement et le déchargement des navires, en particulier durant les mois d'été où le trafic atteint son niveau le plus élevé. Les impacts sur l'emploi sont estimés par Marine Atlantique à 19 emplois à temps plein aussi bien à Sydney qu'à Port-aux-Basques, dont huit sont des emplois de manutentionnaire.

Cette étude vise deux grands objectifs :

- procéder à une analyse de la documentation existante et des données se rapportant au dossier du service de remorques sans tracteur;
- évaluer et formuler des conclusions sur les effets socio-économiques de la suppression du service de remorques sans tracteur. Ce dernier objectif portera sur les effets sur les collectivités locales, sur Marine Atlantique proprement dit, sur les mouvements de marchandises à destination/en provenance de la province de Terre-Neuve-et-Labrador, sur l'industrie du camionnage et sur la compétitivité générale des provinces atlantiques.

La portée et la méthodologie de cette étude comportent les principales tâches suivantes :

- une analyse de la littérature descriptive et une analyse critique des renseignements utiles existants. Cette analyse portera notamment sur les données qui ont trait au développement économique et social des services de traversiers en général et de Marine Atlantique en particulier;
- une analyse d'impact générale du service de remorques sans tracteur. Pour faciliter l'analyse d'impact, on procédera à un sondage auprès des principales entreprises de camionnage et des intervenants du secteur de l'expédition. Parmi les données qui seront ciblées dans les sondages, mentionnons : les mouvements à l'intérieur de Terre-Neuve-et-Labrador des marchandises et des denrées périssables, les coûts attribuables à la suppression du service de remorques sans tracteur et les effets que cela aura sur les exportateurs/importateurs et les consommateurs, et les options qui s'offrent aux entreprises de camionnage. On nous a permis d'avoir accès aux profils du trafic des clients de Marine Atlantique, ce qui nous a aidés à déterminer les cibles des entrevues. Nous avons également interrogé un certain nombre d'entreprises de camionnage (Armour, Day & Ross, Midland, East Can, Eassons, Hillman's) qui desservent le marché de Terre-Neuve par l'entremise du service de remorques sans tracteur de Marine Atlantique, de même que deux importants expéditeurs, Atlantic Wholesalers (Superstore) et Sobeys;

- à l'issue de contacts avec les intervenants des deux conseils municipaux de North Sydney et Port-aux-Basques, on parviendra mieux à déterminer les impacts sur ces communautés en particulier.

Nous sommes également tenus de procéder à une estimation des impacts sur le trafic de Marine Atlantique des nouveaux développements économiques qui surviendront à Terre-Neuve-et-Labrador en 2006. Une analyse détaillée du trafic des marchandises en 2006 a donc été entreprise. Les conséquences de services élargis directs par voie d'eau depuis Halifax et Montréal sont prises en considération dans cet examen. À cet égard, nous avons fait le point sur les changements récents apportés au service d'Oceanex.

2.0 Contexte

À l'instar du reste du Canada, mais sans doute de manière plus draconienne à Terre-Neuve, la façon dont les marchandises sont transportées à destination et en provenance de la province a subi des changements draconiens.

Un service de traversiers est exploité entre Port-aux-Basques et North Sydney depuis 1898. Depuis l'entrée de Terre-Neuve dans la Confédération en 1949 jusqu'à la fin des années 1960, les marchandises franchissaient le golfe dans des traversiers qui transportaient des wagons de chemin de fer. Les wagons de chemin de fer du continent à écartement normal subissaient le remplacement de leurs essieux par un essieu à écartement plus étroit à Port-aux-Basques, avant d'être utilisés à travers l'île par les chemins de fer de Terre-Neuve.

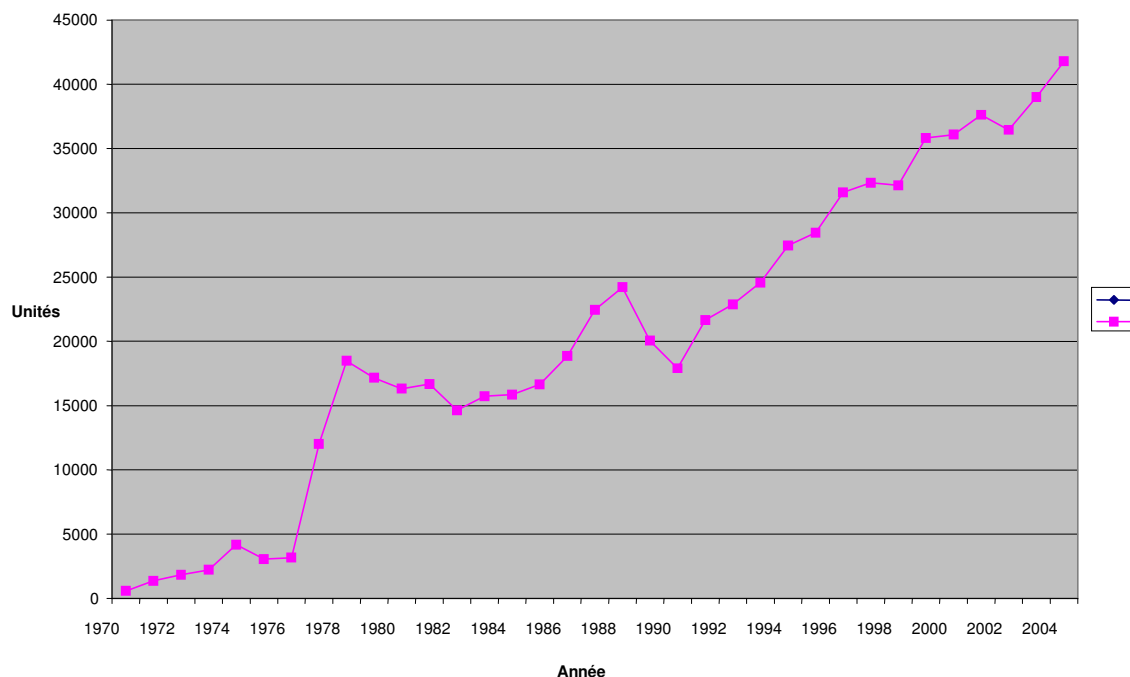
Jusqu'en 1970, le service à travers le golfe était assuré par quatre bâtiments, l'Ambrose Shea, le Frederick Carter, le Leif Ericson et le Patrick Morris. Ce dernier a fait naufrage en 1970 et un certain nombre de navires ont été affrétés ou transférés du service de l'Î.-P.-É. pour le remplacer.

La circulation généralisée des semi-remorques à travers le golfe du Saint-Laurent n'est pas intervenue avant l'achèvement du tronçon terre-neuvien de la route transcanadienne en 1966. Après cette date, une série d'améliorations ont été apportées au réseau de traversiers que le CN avait pris en charge au moment de la Confédération. Faisant sans doute suite au rapport Johnson sur le transport par camion à Terre-Neuve, quatre navires de charge, le Jarl Transporter, le Stena Trailer, le Sea Trader et le Stena Sailor, jaugeant chacun environ 2 500 tonnes, ont été affrétés au début des années 1970 pour transporter des remorques sans tracteur.

En 1974 et 1975, CN Marine, qui portait ce nom à l'époque, s'est porté acquéreur du Nautica et de l'Atlantica auprès de la Stena Line. Ces nouveaux bâtiments pouvaient transporter 1 200 passagers et 260 véhicules.

En 1976, le CN disposait de huit navires qui assuraient la liaison du golfe, parmi lesquels l'Ambrose Shea, le Marine Cruiser, le Sir Robert Bond, le Frederick Carter, le Marine Atlantica, le Marine Nautica et le Stena Nordica. Le « Bond » avait été construit en 1970, mais était un traversier pour wagons de chemin de fer dont la capacité de transport de camions était limitée. La métamorphose des transports à Terre-Neuve a été telle entre 1971 et 1976 que l'ensemble du trafic par camion à bord du service de traversiers du golfe est passé de 3 000 à 30 000 unités. Comme en témoigne le graphique qui suit, les remorques sans tracteur sont passées de 583 en 1970 à plus de 18 000 en 1978.

Service de remorques sans tracteur de Marine Atlantique, 1970-2004



La haute direction de CN Marine préconisait néanmoins l'utilisation de traversiers à wagons de chemin de fer et le remplacement du Patrick Morris. Toutefois, en 1977, la Commission royale Sullivan a recommandé l'abandon du Newfoundland Railway, mais cette proposition a été rejetée à la fois par le gouvernement fédéral et par la province. Une description très instructive du transport des marchandises est donnée dans l'inventaire des services existants de la Commission Sullivan. Celui-ci illustre avec force détail les options de remplacement du service d'expédition des marchandises pour tous les modes de transport à la fin des années 1970. En 1981, le CN a créé Terra Transport, dont l'objectif était de « conteneuriser » l'île. Les conteneurs du CN étaient alors transférés sur des wagons de chemin de fer à Port-aux-Basques ou North Sydney et étaient manutentionnés comme des remorques sans tracteur. Lorsque la compagnie de chemin de fer a été abandonnée, les conteneurs étaient acheminés par camion à travers l'île et transportés à travers le golfe par roulage sur des rouliers, ou ils étaient transportés à destination et en provenance du continent via Montréal et Halifax et les services maritimes exploités par Atlantic Container Express ou Atlantic Searoute Limited (qui ont été les prédécesseurs d'Oceanex).

Alors que le camionnage a pris de l'essor durant les années 1970, Marine Atlantique S.C.C. a offert un service exclusivement réservé aux remorques. Essentiellement, les entreprises de camionnage, en sus des tracteurs accompagnés de leur chauffeur, pouvaient laisser leurs remorques à la gare maritime, les faire charger à bord du traversier par un tracteur de manœuvre de Marine Atlantique, les faire décharger à la gare de correspondance de la même manière et les entreposer dans le complexe pour être ramassées selon ce qui leur convenait. Des frais de chargement ont été institués pour défrayer les dépenses engagées par Marine Atlantique au titre de la main-d'œuvre et des matériels. C'est ainsi que des remorques sans tracteur sont acheminées

constamment depuis au moins 1970, année où 583 unités au total ont été transportées sur la liaison North Sydney–Port-aux-Basques. Les entreprises de camionnage profitaient du fait qu’elles n’avaient pas à payer le chauffeur du camion gros-porteur et les frais linéaires supplémentaires qui se rattachaient au tracteur proprement dit. En 2004, le nombre de remorques sans tracteur a dépassé pour la première fois le nombre de camions avec tracteur .

3.0 Pratiques optimales

Quantité d'autres exploitants de traversiers dans le monde offrent des services de remorques sans tracteur ou de remorques « non accompagnées », en plus des remorques avec tracteur. Nous n'avons pas procédé à une recherche approfondie, mais nous pouvons offrir le bref résumé suivant des principaux exploitants d'Amérique du Nord et d'Europe qui offrent ce type de service.

3.1 Amérique du Nord

Northumberland Ferries Ltd., qui exploite un service saisonnier entre Wood Islands (Î.-P.-É.) et Caribou (N.-É.), n'offre pas de service de remorques sans tracteur.

Bay Ferries Ltd., qui est une division de Northumberland Ferries Ltd., et qui a repris la liaison Saint John–Digby à Marine Atlantique en 1997, transporte un nombre important de remorques sans tracteur, principalement lors de ses traversées nocturnes. La compagnie transporte environ 15 000 unités commerciales par an, dont environ 5 000 sont des remorques sans tracteur.

La CTMA, qui exploite un service entre Souris (Î.-P.-É.) et Cap-aux-Meules, aux Îles-de-la-Madeleine, transporte un certain nombre de remorques sans tracteur à bord de ses liaisons.

Sur le lac Ontario, le service relativement récent entre Toronto et Rochester, exploité au moyen d'un catamaran rapide Austal, ne transporte pas de marchandises.

La liaison assurée par Ontario Northland entre Tobermory sur le continent et South Baymouth sur l'île de Manitoulin transporte des remorques avec tracteur et des remorques sans tracteur. En 2002, cette compagnie a transporté près de 6 000 remorques sans tracteur, contre 2 500 camions avec chauffeur.

Le Cross Island Ferry Service, qui relie New London (CT) à Long Island (NY), n'accepte que des remorques avec tracteur.

Le Steamship Authority of Woods Hole (MA), qui exploite un service à destination de Nantucket et de Martha's Vineyard, transporte des remorques avec tracteur et des remorques sans tracteur, mais essentiellement des remorques avec tracteur.

Sur le lac Michigan, un service qui relie le Wisconsin au Michigan, exploité au moyen du « SS Badger », transporte des remorques avec tracteur et des remorques sans tracteur.

Sur la côte ouest, BC Ferries transporte des remorques sans tracteur sur trois liaisons, Prince Rupert–îles de la Reine-Charlotte, Port Hardy–Prince Rupert et Port Hardy–région du milieu du littoral.

Les remorques sont transportées entre le continent et l'île de Vancouver par plusieurs entreprises privées, et City Transfer dessert la Sunshine Coast. Van Isle Barge Service exploite un service entre Fraser-Surrey et Duke Point, près de Nanaimo. Seaspan Coastal Intermodal exploite deux services, entre le continent et l'île de Vancouver avec six navires, dont quatre rouliers, un remorqueur articulé et un chaland ainsi qu'un

chaland remorqué. Tous ces bâtiments transportent des remorques sans tracteur et avec tracteur.

Washington State Ferries exploite 28 navires sur 20 liaisons dans l'État de Washington de même qu'entre Anacortes et Sidney (C.-B.). Cette compagnie n'accepte plus de remorques sans tracteur depuis le 11 septembre 2001.

3.2 Europe du Nord

Nous avons contacté un certain nombre d'entreprises d'Europe du Nord qui exploitent des services de traversiers classiques et leur avons demandé si elles transportaient également des remorques « non accompagnées ».

Tous ces exploitants ont des navires analogues à ceux de Marine Atlantique, même si la plupart des navires peuvent transporter un plus grand nombre de passagers que le Caribou et le Smallwood. Ces exploitants utilisent également à la fois des traversiers conventionnels et des rouliers à passagers.

Silia Line et Color Line exploitent des traversiers conventionnels et des traversiers de croisière. Silia Line a une division de rouliers à passagers, dont la raison sociale est Seawind Line. Stena Line exploite des traversiers conventionnels, des rouliers purs, des rouliers à passagers et des traversiers rapides.

Irish Ferries exploite des traversiers conventionnels et des rouliers à passagers. Son plus gros roulier à passagers, l'Ulysses, d'une valeur de 100 millions d'euros, peut transporter 2 000 passagers et a une capacité de 4 101 voies-mètres d'espace de chargement, c'est-à-dire 1 342 autos ou 240 camions. À titre de comparaison, le Caribou offre 1 092 voies-mètres d'espace et a une capacité de 1 200 passagers, de 370 autos ou de 77 camions gros-porteurs.

Stena Line – « Nous avons un grand nombre de routes qui assurent toutes le transport de remorques non accompagnées à bord des navires. Ces navires sont équipés pour les deux types de camions de marchandises... Presque tous les traversiers transportent un certain nombre de remorques non accompagnées. »

P&O Ferries – « Nous n'acceptons les remorques non accompagnées que comme marchandises. Je puis vous confirmer que nous acceptons des marchandises à bord des navires à passagers, même si leur nombre est limité. Nous avons également des navires réservés aux marchandises qui effectuent la traversée Douvres–Calais. »

Irish Ferries – « Les remorques non accompagnées sont transportées comme marchandises. Tous nos navires sont des traversiers rouliers. Nous transportons des véhicules non accompagnés à bord de tous les rouliers, sauf à bord du MV Johnathan Swift, qui est un traversier rapide. L'horaire de la plupart des traversiers rapides réclame un temps de rotation rapide au port, ce qui ne donne pas suffisamment de temps pour charger les véhicules non accompagnés.

Color Line – « Color Line AS est un transporteur général qui accepte également les remorques non accompagnées. »

Silja Line – « Nous sommes en mesure de transporter des remorques non

accompagnées à bord de tous nos navires, mais normalement nous cherchons à détourner les remorques vers nos traversiers Sea Windline, qui sont des traversiers rouliers à passagers. »

Superfast – « Les traversiers de Superfast transportent des remorques non accompagnées sur la liaison Rosyth-Zeebrugge en mer du Nord. »

Une analyse de divers périodiques comme ceux qui sont publiés par Shippax Information (Cruise and Ferry Info, Designs, Guide, Statistics) de même que par la Scandinavian Shipping Gazette et Fairplay International révèle quelque chose qui ressemble à une convergence entre les exploitants de traversiers et les exploitants de rouliers en ce qui concerne la notion de roulier à passagers¹. Certaines compagnies de traversiers ont des divisions et des navires rouliers distincts (Stena Line/Stena Freight, DFDS Seaways/DFDS Tor Line, Silja Line/SeaWind) alors que certaines compagnies de rouliers ont des divisions et des navires distincts pour les passagers (Finnlines/FinnLink).

Depuis la disparition des ventes hors-taxes sur les lignes intra-UE, intervenue en 1999, les compagnies de traversiers traditionnelles ont cherché à remplacer ces recettes en livrant concurrence aux rouliers purs à la fois pour les marchandises accompagnées et non accompagnées (remorques sans tracteur). Les exploitants de traversiers classiques et les compagnies de rouliers ont introduit à cette fin ce qu'on appelle un tonnage de roulier à passagers.

Un chantier naval allemand, Flensburger, offre plusieurs versions d'un roulier à passagers qui peut transporter entre 12 conducteurs et 2 000 passagers et qui a une capacité qui peut atteindre 3 245 voies-mètres. Deux excellents exemples, encore que très différents, de rouliers à passagers sont ceux construits pour Stena Line et Irish Ferries. Le Stena Seatrader a une capacité de 221 passagers et de 2 100 voies-mètres (140 remorques de 15 mètres chacune).

3.3 Méditerranée

Le marché de la Méditerranée a été le théâtre de nombreuses métamorphoses ces dernières années, en raison du conflit dans les Balkans, mais également en réponse aux encouragements de la Commission européenne pour les services maritimes à courte distance, soit les autoroutes de la mer.

Nous n'avons pas reçu la moindre réponse à nos questions visant à savoir si les diverses compagnies de cette région transportent également des « remorques non accompagnées ».

¹ Les traversiers rouliers à passagers sont conçus pour le transport des passagers et des marchandises, mais plutôt des marchandises. Ces navires ont de vastes ponts faciles à charger pour les camions gros-porteurs, les remorques et les voitures. Outre des aménagements standards comme des restaurants, des salles de jeux électroniques et des cinémas, il y a également des sections pour les chauffeurs de camion avec des salles à manger, des douches et des cabines séparées.

En Turquie, toutefois, un groupe de 48 entreprises de camionnage a créé UND RoRo en raison des difficultés qu'elles avaient à traverser les Balkans durant les conflits qui ont enflammé l'ex-Yougoslavie. Cette entreprise exploite désormais certains des navires rouliers les plus récents et les plus grands d'Europe. Ces navires peuvent transporter jusqu'à 12 conducteurs, mais l'entreprise envoie ses conducteurs par avion d'Istanbul à Trieste pour y ramasser leurs véhicules car elle juge cela moins coûteux que la construction de traversiers spécialisés.

4.0 Entrevues des intervenants

Nous avons contacté un certain nombre d'organismes et les avons interrogés au cours de cette étude, parmi lesquels :

- la direction de Marine Atlantique – North Sydney, Port-aux-Basques, St. John's;
- le ministère des Transports et des Travaux publics, gouvernement de Terre-Neuve;
- le ministère des Finances, gouvernement de Terre-Neuve;
- la municipalité régionale du Cap-Breton (y compris les représentants des bureaux de Mark Eyking, député, et de Cecil Clarke, député provincial et ministre du Développement économique et de la Chambre de commerce);
- le conseil municipal de Port-aux-Basques;
- la Société de développement économique de la zone maritime et montagneuse, Port-aux-Basques;
- l'Atlantic Provinces Trucking Association;
- la Newfoundland Independent Trucking Association;
- la Newfoundland Trucking Association;
- l'Association internationale des débardeurs;
- le Syndicat canadien des métallurgistes unis d'Amérique;
- la Guilde de la marine marchande du Canada;
- le Congrès du travail du Canada.

Un échantillon représentatif de compagnies et de personnes qui font partie de l'industrie du camionnage et de l'industrie maritime ont également été interrogés :

- Armour Transportation Group;
- Day & Ross, Terre-Neuve;
- Midland Transport;
- CargoCan Agency;
- Eassons Transport;
- East Can Transport;
- Hillman's Transfer;
- Oceanex Income Trust.

En outre, nous avons contacté les expéditeurs suivants :

- Atlantic Wholesalers (Loblaws);
- Sobeys Ltd.

Généralement parlant, les intérêts des intervenants appartiennent aux catégories suivantes : 1) direction de Marine Atlantique; 2) main-d'œuvre; 3) communautés; 4) industrie du camionnage; et 5) expéditeurs.

4.1 Direction de Marine Atlantique

Il est clair que la direction de Marine Atlantique ne veut pas éliminer le service de remorques sans tracteur. Ce service représente 19,6 % du trafic et est le seul segment des activités de l'entreprise qui affiche une croissance.

L'Atlantic Freighter effectue un aller-retour sept jours par semaine de mai à octobre. Il peut accueillir 63 remorques et être déchargé et chargé en l'espace de trois à quatre heures. Les procédures de chargement et de déchargement ont été améliorées en faisant débiter la procédure de chargement plus tôt et en utilisant un système de trains de tracteurs de manœuvre. Cela permet de charger environ huit remorques à bord de façon très efficace.

Selon Marine Atlantique, en raison de la vitesse relativement lente du navire (17 nœuds), il est impossible d'effectuer plus d'un aller-retour par jour, pas plus qu'il n'est possible de transporter à bord du Freighter toutes les remorques sans tracteur. Les vendredis, les samedis et les dimanches sont les journées les plus occupées au départ de North Sydney, alors que les mardis, les mercredis et les jeudis sont les journées les plus occupées au départ de PAB. Grâce à la fréquence et à la fiabilité du service de Marine Atlantique, l'industrie du camionnage est en mesure d'offrir un service juste à temps à Terre-Neuve.

La capacité totale de camions, de véhicules de tourisme et de passagers de la flotte de Marine Atlantique dépend de l'itinéraire de déploiement de chaque navire. En 2004, la compagnie a transporté 41 197 remorques avec tracteur et 41 787 remorques sans tracteur. La capacité globale de camions de la compagnie dépend de la configuration de chaque navire, des horaires et de l'amalgame de camions avec chauffeur et de remorques sans tracteur, ainsi que des véhicules des passagers.

Tous les véhicules, qu'il s'agisse de remorques sans tracteur ou de remorques avec tracteur, sont chargés selon l'ordre d'arrivée à la porte. La compagnie s'efforce de transporter toutes les remorques sans tracteur dans les 12 heures de leur arrivée à la porte. Marine Atlantique a fourni des renseignements limités sur la durée d'entreposage moyenne en se fondant sur l'examen d'une période de quatre jours en août 2005. Un examen plus approfondi ne serait possible que moyennant l'inspection détaillée et fastidieuse des lettres de transport.

La suppression du service de remorques sans tracteur entraînera une augmentation nécessaire des équivalents autos (EA), ce qui revêtira une importance névralgique durant la saison d'été. La direction estime que cela exigera un départ supplémentaire par semaine pour accueillir 55 000 équivalents autos.

Jusqu'ici, Marine Atlantique n'a pas ressenti d'incidence décelable de la capacité supplémentaire offerte par Oceanex (voir ci-après), même si l'incidence complète ne peut pas avoir été ressentie étant donné qu'Oceanex a eu des problèmes de moteurs sur l'un de ses navires à Halifax l'été dernier. Marine Atlantique transporte le trafic « qui arrive sur ses quais » et ne fait aucun marketing. La hausse du service de remorques sans tracteur est attribuable à la croissance de l'économie de Terre-Neuve-et-Labrador.

La direction de Marine Atlantique ignore quel volume de trafic elle conservera ou perdra si le service de remorques sans tracteur est supprimé.

La suppression du service aura des répercussions sur les billeteurs, les directeurs du trafic, les chauffeurs des camions de manœuvre et les coûts d'entretien de ces camions, ce qui représente des économies d'environ 2,9 millions \$ au titre des salaires/avantages sociaux en 2005. En outre, la compagnie pense qu'il lui faudra négocier des indemnités de cessation d'emploi.

4.2 Main-d'œuvre

Il n'est pas étonnant que la main-d'œuvre craigne les suppressions d'emplois. Les syndicats avec lesquels nous avons eu des rencontres ou des discussions sont d'avis que le service de remorques sans tracteur est indispensable pour maintenir l'exploitation du service l'hiver et que, s'il est supprimé, le trafic dans le golfe accusera un repli. Cela pourrait se solder par une réduction de la flotte et par les suppressions d'emplois qui vont de pair. Certes il y aura une certaine élimination naturelle des effectifs, plusieurs départs à la retraite et plusieurs suppressions d'emplois. Or, ces emplois ont des retombées importantes sur les communautés et représentent des emplois rémunérateurs dans ces mêmes communautés. Les estimations fournies indiquent entre 30 et 250 suppressions d'emplois, si l'on comptabilise tous les effets directs, indirects et induits.

4.3 Communautés

Les deux communautés des deux côtés du golfe se préoccupent beaucoup du dossier.

4.3a) North Sydney

Divers groupes de North Sydney sont d'avis qu'une centaine d'habitants seront directement touchés dans cette communauté. Signalons que ces calculs reposent sur un élément de baisse du trafic au cas où le service de remorques sans tracteur serait abandonné. Parmi les postes qui seront touchés à North Sydney, mentionnons :

- 15 conducteurs de tracteurs à 20,30 \$/heure;
- 6 contrôleurs de marchandises à 20,10 \$/heure;
- 5 préposés au stationnement à 19,85 \$/heure;
- 30 manutentionnaires à 19,80 \$/heure;
- 3 commis à la circulation à 839,85 \$/semaine;
- 7 commis à la billetterie à 839,85 \$/semaine;
- 10 mécaniciens à 23,50 \$/heure.

Ces groupes ne partagent pas l'avis du Comité consultatif selon lequel toute l'activité des remorques sans tracteur sera convertie en remorques avec tracteur, étant donné que la plupart des plus gros clients n'ont jamais envoyé de remorques avec tracteur à Terre-Neuve.

La chambre de commerce soutient que les coûts globaux de transport à destination de Terre-Neuve augmenteront de 250 % à 300 % en vertu des changements envisagés.

La MRCB est d'avis que 65 % des marchandises de Terre-Neuve passent par North Sydney et que les marchandises à délai de livraison critique ne sont transportées que par Marine Atlantique.

D'aucuns pensent que Marine Atlantique pourrait retrouver des temps d'escale de 45 minutes soit en réduisant le nombre de remorques sans tracteur transportées à chaque traversée, soit en achetant un plus grand nombre de tracteurs de manœuvre.

La recommandation est difficile à comprendre par la communauté car, même si le trafic des véhicules passagers et des passagers a reculé, le trafic des véhicules commerciaux a pour sa part augmenté, les remorques sans tracteur ayant affiché l'augmentation la plus forte.

D'aucuns estiment également que Transports Canada et le gouvernement du Canada devraient examiner l'impact social de ce dossier, surtout sur les communautés où le taux de chômage est élevé comme North Sydney et les régions rurales de Terre-Neuve.
« Toutes les économies seront payées en prestations d'AE. »

4.3b) Port-aux-Basques

Le représentant syndical que nous avons rencontré à PAB estime que 34 employés seront touchés par l'élimination du service de remorques sans tracteur.

La compagnie (et Transports Canada) devrait songer à transporter un plus grand nombre de remorques sans tracteur, car cela libérerait de l'espace à bord des navires et que, selon les équivalents autos, les remorques sans tracteur paient plus cher (407,99 \$ vs 425,00 \$). L'équipe de consultants estime que les remorques sans tracteurs paient 102,90 \$/EA et les remorques avec tracteur, 94,00 \$/EA.

Les entreprises de camionnage locales ont bâti pratiquement toutes leurs activités commerciales sur le transport de remorques sans tracteur pour divers transporteurs du continent.

On peut s'attendre à ce que les usagers commerciaux aient besoin d'un plus grand nombre de chauffeurs, de tracteurs et peut-être même de remorques. Ils paieront plus cher leur assurance et prendront plus d'espace à bord des navires.

D'aucuns suggèrent que le Freightier adopte un horaire différent en vertu duquel il arriverait à minuit à PAB, juste après le départ du navire de 23 h 30. Une autre solution consisterait à construire un deuxième quai d'urgence à PAB.

4.4 Industrie du camionnage

Comme on peut s'y attendre, les avis sont très divergents entre les exploitants qui utilisent le service de remorques sans tracteur et les autres. Toutefois, un certain nombre de clients de remorques sans tracteur font également la traversée avec des remorques avec tracteur.

L'Atlantic Provinces Trucking Association a réalisé sa propre étude sur la question, et Transports Canada est parfaitement au courant. Cette étude a été analysée par l'équipe de consultants et elle comporte les conclusions suivantes :

- services maritimes à destination de Terre-Neuve-et-Labrador – il existe une capacité insuffisante de transport direct par voie d'eau pour accueillir les remorques sans tracteur qui ne pourront plus emprunter le service de traversiers. Il n'y a pas d'option rentable à l'expédition de remorques sans tracteur au moyen de navires frigorifiques. La chaîne d'approvisionnement du marché de Terre-Neuve subirait des effets très néfastes en raison de l'augmentation des délais d'expédition;
- services intra-Terre-Neuve – la suppression du service de remorques sans tracteur réduira grandement le nombre de remorques vides que l'on peut affecter à un service intra-insulaire, ce qui rendra la situation très difficile pour les clients à l'extérieur de St. John's;
- coûts d'expédition des clients et des consommateurs – l'industrie du camionnage devra engager des frais d'exploitation supplémentaires de 30 millions \$ par an et des coûts d'immobilisations initiaux de 50 millions \$ pour acheter un plus grand nombre de tracteurs et de remorques (afin de neutraliser les plus longs délais d'expédition). Quant aux prix à la consommation, ils augmenteront de 15 % à 25 % en conséquence;
- emploi – les transporteurs routiers intermédiaires ayant leur siège sur l'île essuieront de sérieuses pertes commerciales et suppressions d'emplois. L'impact prévu est supérieur à 100 emplois. Par ailleurs, il sera plus compliqué de respecter le règlement sur les heures de service;
- Marine Atlantique – les pressions de l'offre et de la demande sur les postes d'accostage des navires et les services des gares maritimes augmenteront en raison du plus grand nombre de conducteurs. Le projet de flotte de trois navires devrait offrir une capacité globale suffisante.

Lors d'une réunion de suivi, l'Association a réitéré l'avis selon lequel le service de remorques sans tracteur permet aux camionneurs de mieux équilibrer leurs actifs et de mieux servir le marché intérieur de Terre-Neuve. Cela permet de faire un meilleur usage de la main-d'œuvre et des actifs. L'Association estime qu'il en coûte entre 60 \$ et 100 \$/heure par conducteur et par tracteur et qu'environ 175 remorques sans tracteur sont transportées chaque jour à travers le golfe, ce qui prend environ six à huit heures, selon le navire.

L'APTA aimerait avoir un navire réservé aux marchandises ayant une capacité limitée de passagers (supérieure à 12). Elle estime que l'Atlantic Freighter doit être remplacé et qu'un nouveau navire doit effectuer une traversée par jour en transportant uniquement du trafic commercial. Il existe des moyens d'économiser sur les coûts de chargement et de déchargement des navires, qui pourront être déployés par les camionneurs eux-mêmes.

Si la recommandation sur le service de remorques sans tracteur est adoptée, l'Association estime qu'il en résultera une hausse du prix des biens de consommation à Terre-Neuve, et que les marchandises importées supporteront le gros du fardeau. Il se peut que les marchandises exportées couvrent les frais généraux. Les deux plus gros problèmes, cependant, sont celui de la main-d'œuvre et des coûts d'investissement dans de nouveaux camions gros-porteurs.

La Newfoundland and Labrador Independent Truckers Association (NLITA) représente les propriétaires-exploitants et les petites entreprises de transport. À propos du dossier

des remorques sans tracteur, elle est d'avis que ce service doit être supprimé car il est coûteux et qu'il affecte la ponctualité des navires. Elle est d'avis également que la flotte de Marine Atlantique doit être reconfigurée et que la compagnie doit se doter d'une flotte à trois navires. Elle semble d'avis que des services de remorques sans tracteur ne sont pas offerts par les compagnies de traversiers européennes.

En outre, la NLITA fait valoir que les plus petits exploitants sont en mesure de faire concurrence aux plus grosses compagnies, même si leurs coûts sont plus élevés. Avec une réduction tarifaire de 15 % et des temps d'escale plus rapides, il n'y aura pas de hausse pour les consommateurs. La NLITA fait observer qu'un service de remorques sans tracteur est offert par Oceanex et peut-être même par une nouvelle liaison entre Belledune et Corner Brook. L'association conteste l'idée d'une pénurie de camionneurs et soutient qu'il y a autant de camionneurs au chômage que de camionneurs actifs.

4.4a) Utilisateurs du service de remorques sans tracteur

Nos discussions avec plusieurs des plus gros clients du service de remorques sans tracteur ont porté sur quatre éléments : 1) les pénuries de camionneurs; 2) l'utilisation des équipements; 3) les coûts des équipements; 4) les délais d'attente.

1) Pénuries de chauffeurs

L'enjeu le plus important pour l'industrie du camionnage est la pénurie de camionneurs et le refus des camionneurs de Terre-Neuve de se rendre sur le continent et des camionneurs du continent d'aller à Terre-Neuve. L'un d'entre eux a déclaré qu'au moins 5 % de ces camionneurs refusent d'aller à Terre-Neuve en raison du temps qu'ils passent à attendre le traversier et du temps passé à bord.

Nous avons analysé deux grands rapports du Conseil canadien des ressources humaines en camionnage publiés en 2003. Même si nous ne sommes pas spécialistes du marché du travail, les recherches que contiennent ces rapports semblent être très rigoureuses. Une aide méthodologique a été fournie par un comité directeur, qui se composait de Développement des ressources humaines Canada, de Statistique Canada et de Transports Canada. Des entrevues téléphoniques ont eu lieu avec 1 400 gestionnaires de parcs de camions et 750 gestionnaires de parcs ont retourné un questionnaire. Au total, des renseignements ont été recueillis auprès d'entreprises qui exploitent 95 000 tracteurs et 25 000 camions porteurs.

Parmi les conclusions de ces rapports, mentionnons :

- cela fait déjà un certain temps que l'industrie canadienne du camionnage connaît des pénuries de camionneurs;
- la pénurie de camionneurs est aggravée par des taux de roulement élevés (36 %), en particulier sur les longs parcours;
- on aura besoin au cours des prochaines années de 37 000 chauffeurs en moyenne par an.

En outre, nous avons interrogé plusieurs entreprises de camionnage dans la région de l'Atlantique. Toutes ont fait état de la difficulté croissante qu'il y a à recruter des

camionneurs et du besoin de s'assurer que les conditions de travail tiennent compte de la vie familiale pour leur permettre de retenir les camionneurs plus anciens.

À titre anecdotique, une entreprise de recrutement qui se spécialise dans le recrutement de conducteurs de camion néerlandais pour l'industrie du camionnage de la région de l'Atlantique s'est établie dans la région de Florenceville au Nouveau-Brunswick, juste à côté du siège social de Day & Ross, l'une des plus grosses entreprises de camionnage de la région. Selon des rapports de presse, un certain nombre de conducteurs ont déjà été recrutés et la demande est forte.

2) Utilisation des équipements

Un gros client du service de remorques sans tracteur fonde sa décision d'utiliser Marine Atlantique ou Oceanex sur le nombre de cargaisons de retour complètes qu'il peut aller ramasser de l'autre côté de l'île. Il a cherché à transporter un plus gros volume de marchandises au moyen de la liaison assurée par Oceanex le mercredi, mais les destinataires éprouvent de la difficulté à s'ajuster à une livraison le vendredi.

Le coût de transport d'une remorque de Corner Brook à Halifax en tant que transport de retour passerait sans doute de 650 \$ à 950 \$, ce qui aura un impact profond sur la compétitivité des exportateurs de Terre-Neuve, en particulier les usines de papier situées à l'ouest et au centre de Terre-Neuve.

3) Coûts des équipements

Un gros client a estimé qu'il lui faudrait acheter 30 tracteurs de plus à un prix moyen de 125 000 \$ l'unité (soit un total de 3,75 millions \$), et que ceux-ci passeront huit heures dans chaque sens à ne rien faire. La même compagnie a un plus grand nombre de remorques que de tracteurs, dans des proportions de 2,5 pour 1.

4) Délais d'attente

Selon un exploitant, sa compagnie expédie 3 600 remorques sans tracteur par an à travers le golfe. Le temps d'immobilisation que cela représente se chiffre à 3 600 x 8 heures, ou 28 800 heures, qui seraient plus judicieusement passées à se rendre jusqu'aux gares maritimes et à en revenir. Les délais d'attente peuvent varier selon les conditions météorologiques et les retards des navires. Ils peuvent être de six à sept heures ou de deux jours.

4.4b) Exploitants « avec camionneur »

Une compagnie qui se spécialise dans les denrées périssables préfère expédier des cargaisons « avec camionneur » car cela lui permet d'offrir un service de meilleure qualité, mais elle a de plus en plus de difficulté à retenir ses chauffeurs ou à trouver des chauffeurs qui acceptent de se rendre jusqu'à Terre-Neuve. Les délais d'attente sont également un fardeau, puisque les chauffeurs perdent un temps fou dans les gares maritimes des deux côtés du golfe.

Un exploitant qui dessert deux créneaux spécialisés réclamant des charges « avec camionneur » déclare que, pour éviter la controverse qui entoure cette question et obtenir de la part des clients du service de remorques sans tracteur qu'ils adhèrent à la

notion des « marchandises avec chauffeur », Marine Atlantique doit offrir un service en vertu duquel les clients peuvent conduire leur véhicule jusqu'au traversier et monter à bord sans le moindre délai d'attente. « Si quoi que ce soit retarde le traversier, il faut y remédier, sauf bien entendu s'il s'agit de bris mécaniques ou des conditions météorologiques ». Les camions de cette compagnie effectuent en moyenne 60 traversées par an et attendent en moyenne six heures, ce qui équivaut à la perte de 30 journées pour chaque camion. Il faut que le Freighter disparaisse et que toute la flotte soit remplacée par trois rouliers à passagers, qui ne peuvent pas transporter de remorques sans tracteur. En vertu de l'élimination des remorques sans tracteur, les camionneurs opéreront un changement à Truro et continueront jusqu'à St. John's, en passant leur période de repos à bord du navire. Les pénuries de camionneurs sont « réelles » mais, ce qu'il faut préciser, c'est qu'ils ne sont généralement pas suffisamment rémunérés. Il faut donc leur offrir un stimulant pour les inciter à traverser le golfe. Selon le même exploitant, si les remorques sans tracteur persistent, la compagnie devrait alors avoir un navire distinct pour les marchandises.

Un autre camionneur « en mouvement » utilise le service du fait qu'il n'a pas de terminal à North Sydney ou à PAB, ni personne pour surveiller ses remorques, qui sont à 100 % des unités frigorifiques. Cette compagnie emploie également des propriétaires-exploitants qui sont tous propriétaires de leurs équipements, que la compagnie devrait acheter si elle passait au système de remorques sans tracteur. Cette compagnie estime qu'il lui en coûte 10 000 milles par an en productivité perdue. Elle calcule également que les exploitants de remorques sans tracteur épargnent jusqu'à 400 \$ sur un aller-retour par rapport aux remorques « avec tracteur », grâce à la meilleure utilisation de leurs actifs. Si Marine Atlantique assurait la surveillance des unités frigorifiques, cela améliorerait grandement la situation.

4.5 Expéditeurs

Nous avons interrogé les deux plus gros détaillants alimentaires du Canada. L'un utilise à la fois les services de Marine Atlantique et d'Oceanex, même si la majorité de ses marchandises sont transportées par Marine Atlantique en raison de l'horaire des navires d'Oceanex qui n'est pas commode pour lui (la deuxième liaison au départ de Halifax est trop nouvelle pour qu'on puisse l'évaluer; quant au Sanderling, il a connu des bris de moteurs depuis l'entrée en service du Cicero). Cette compagnie a besoin de trois livraisons par semaine dans ses magasins.

La desserte des magasins de Terre-Neuve coûte déjà trois fois plus cher que ce qu'il en coûte de livrer une caisse de marchandises aux magasins dans les autres provinces maritimes. Selon ces deux détaillants, la suppression du service de remorques sans tracteur se soldera par une majoration de leurs coûts.

L'autre détaillant utilise trois liaisons pour ses marchandises à destination de Terre-Neuve; Montréal et Halifax par Oceanex et Marine Atlantique via North Sydney. Les cargaisons réfrigérées passent par North Sydney et les cargaisons sèches en provenance de l'Ontario et du Québec passent par Montréal. Cette compagnie achemine un volume important de marchandises via North Sydney et utilise un transporteur tiers pour ce faire. Même durant la saison de pointe, elle connaît peu de retards, sinon aucun, en utilisant les services de Marine Atlantique. Elle est contre l'abandon du service de remorques sans tracteur, sans pour autant en avoir évalué l'impact. Elle est convaincue que cela majorera ses coûts, ce qui se reflétera dans le

coût des articles d'épicerie ou ce qui sera enlevé de son bénéfice net. Il se peut qu'une hausse appréciable de ses coûts l'oblige à utiliser Oceanex pour ses marchandises réfrigérées, mais cette compagnie n'assure que deux livraisons par semaine au départ de Halifax, et les consommateurs exigent un réapprovisionnement plus fréquent, particulièrement en denrées fraîches.

5.0 Solutions de remplacement de Marine Atlantique

5.1 Oceanex

À l'heure actuelle, la seule vraie solution de remplacement au transport de cargaisons et de marchandises à destination et en provenance de Terre-Neuve est offerte par l'Oceanex Income Fund, qui exploite deux services avec quatre navires, l'un reliant Montréal à St. John's et l'autre Halifax à St. John's et Corner Brook.

Avec l'entrée en service de l'Avalon d'Oceanex d'une capacité de 1 004 TEU sur la liaison Montréal–St. John's, et le transfert du Cicero à Halifax, la compagnie prétend avoir accru sa capacité de 50 % sur la liaison de Montréal et de 44 % sur la liaison de Halifax. Les deux liaisons sont exploitées chaque semaine selon l'horaire suivant :

Tableau 1
Horaire d'Oceanex

| Navire | Horaire | Capacité (TEU) | Capacité (remorques) |
|---------------------|-------------------|----------------|-------------------------|
| Liaison de Montréal | | | |
| Avalon | Jeudi-dimanche | 1 004 | 369 x 53 pi (convertie) |
| Cabot | Lundi-jeudi | 644 | 50 x 53 pi (réelle) |
| Liaison de Halifax | | | |
| Sanderling | Samedi-lundi | 1 125 | 75 x 53 pi (réelle) |
| Cicero | Mercredi-vendredi | 450 | 40 x 53 pi (réelle) |

Pour ce qui est de son aptitude à assurer un service de remorques sans tracteur à proprement parler, Oceanex n'a pas ajouté la moindre nouvelle capacité. La capacité du Cicero, qui est de 40 remorques par semaine (ou de 2 080 par an), a été déplacée de Montréal à Halifax, ce qui est nouveau pour le marché de Halifax.

L'Avalon est un porte-conteneurs entièrement cellulaire équipé de glissières cellulaires ajustables, qui permettent au navire de transporter des conteneurs de 20, 40, 48 et 53 pieds. De plus en plus, les clients d'Oceanex comme Armour Transportation Group, Canadian Tire et Clarke Transport achètent des conteneurs intermodaux de 53 pieds, qui peuvent être transportés par camion, par chemin de fer et par navire. Oceanex a également reçu livraison d'un parc de conteneurs de 300 x 53 pieds, construits en Chine au prix de 4 millions \$.

Les trois autres navires sont des rouliers porte-conteneurs dont la capacité est variable. En général, ils transportent un amalgame de marchandises. Par exemple, pour la liaison assurée le samedi au départ de Halifax, le Sanderling peut transporter 500 véhicules neufs, 75 remorques et 420 conteneurs TEU.

Avec tous les navires exploités selon l'horaire, Oceanex offrira la capacité suivante de remorques à destination de Terre-Neuve.

Tableau 2
Capacité d'Oceanex

| Navire | Capacité (dans un sens) | |
|-----------------------|-------------------------|-----------|
| | TEU | Remorques |
| Avalon | 1 004 | |
| Cabot | 644 | 50 |
| Sanderling | 1 125 | 75 |
| Cicero | 450 | 40 |
| Capacité hebdomadaire | 3 223 | 165 |
| Capacité annuelle | 167 596 | 8 580 |

Ainsi, Oceanex offre une capacité de 8 580 mouvements de remorques dans un sens ou de 17 160 remorques aller-retour par an sur les liaisons confondues de Montréal et Halifax.

Si la capacité TEU de l'Avalon est considérée comme une capacité de « remorques », cela ajoute alors 19 188 unités de plus à la capacité totale entre Montréal et St. John's. Toutefois, cela présuppose que les camionneurs ou les expéditeurs se mettent à utiliser des conteneurs de 53 pieds. De même, si la capacité TEU des deux autres navires est convertie dans les mêmes proportions (1 pour 2,7), la capacité totale de remorques équivaut à 821 remorques dans un sens par semaine ou 42 692 remorques par an.

Quand Oceanex a décidé d'ajouter un navire à sa flotte, elle avait le choix de construire un roulier ou un porte-conteneurs à manutention verticale. Après de longues délibérations, et avoir constaté qu'une bonne partie de l'industrie du camionnage se « conteneurisait » pour accroître sa flexibilité par rapport au transport intermodal avec le train, la compagnie a décidé de bâtir un porte-conteneurs entièrement cellulaire. Celui-ci offre de multiples avantages et fait un meilleur usage de la capacité de port lourd du navire. De nombreuses entreprises de camionnage et détaillants (dont Armour, Clarke et Canadian Tire, pour ne nommer qu'eux) ont également compris que les conteneurs intermodaux de 53 pieds leur offrent la flexibilité d'utiliser le transport routier, ferroviaire ou maritime.

Plusieurs des clients d'Oceanex se prévalent également des services de Marine Atlantique et vice-versa. Dans certains cas, l'utilisation d'un service ou de l'autre dépend du volume de marchandises au départ de l'île. Oceanex dessert les 70 % de la population de Terre-Neuve qui vit sur la presqu'île Avalon. Son service de Corner Brook assure le débit des exportations qui sont transbordées à bord de navires hauturiers qui font escale à Halifax.

La stratégie d'Oceanex repose manifestement sur le transport d'un plus grand nombre de conteneurs, ce qu'elle fait selon la formule du gros ou du détail. Selon la formule du gros, la compagnie transporte des conteneurs qui appartiennent soit aux entreprises de camionnage, soit aux expéditeurs proprement dits, ou elle transporte les marchandises de ces clients dans des conteneurs qui lui appartiennent. Oceanex livre également concurrence à l'industrie du camionnage en vendant ses services directement aux expéditeurs selon la formule du détail. Si les clients du service de remorques sans tracteur de Marine Atlantique souhaitent se prévaloir de la capacité supplémentaire que

cela représente, ils devront souscrire à la conteneurisation ou devenir des clients de gros d'Oceanex.

Une restriction à l'utilisation d'Oceanex est son incapacité à transporter des remorques frigorifiques alimentées au carburant diesel, car ses navires ne sont équipés que de prises électriques. Elle a également une capacité limitée en ce qui concerne le transport de marchandises dangereuses.

5.2 Rigel Shipping

Rigel Shipping du Nouveau-Brunswick exploite trois petits navires à vocation multiple affectés à des services de cabotage dans le centre du Canada et les provinces atlantiques, qui transportent des produits pétroliers pour Ultramar.

En novembre 2001, Rigel s'est vu adjuger un contrat en vue d'exploiter un service de rouliers entre Belledune sur la côte nord-est du Nouveau-Brunswick et Corner Brook, sur la côte ouest de Terre-Neuve. L'appel d'offres avait été lancé par le port de Belledune. Rigel espérait lancer son nouveau service à l'automne 2003 ou au début du printemps 2004, mais cela ne s'est toujours pas fait.

La compagnie est censée permettre d'économiser 10 heures et environ 560 \$ de frais routiers pour les camions en provenance du Québec et de l'Ontario. Pour la région de Moncton, elle permettra d'économiser 2,5 heures et 175 \$². Ce service est censé faire concurrence au service de traversiers de Marine Atlantique dans le détroit de Cabot. La compagnie offrira trois départs par semaine dans chaque sens, au départ de Belledune le samedi, le mardi et le jeudi, et au départ de Corner Brook le dimanche, le mercredi et le vendredi. Le navire qui sera affecté à ce service pourra transporter au minimum 100 remorques sans tracteur. À 14 nœuds, le voyage durera environ 24 heures et l'exploitant espère offrir deux traversiers dans chaque sens par semaine.

5.3 Autres options

On sait qu'au moins une autre compagnie a songé à faire son entrée sur le marché de Terre-Neuve depuis deux ans. Avec une base suffisante de marchandises, il est parfaitement concevable qu'un transporteur du secteur privé réussisse à offrir une solution de remplacement à Marine Atlantique ou à Oceanex, en utilisant un nombre quelconque de ports. Toutefois, aucune solution de remplacement ne semble imminente pour l'instant.

² Documents promotionnels de Rigel Shipping Canada Inc.

6.0 Analyse

Les dix dernières années de trafic commercial du service de traversiers sont illustrées au tableau 3 et à la figure 1 ci-dessous. Durant la période 1995-2004, le nombre de remorques sans tracteur transportées sur les navires de Marine Atlantique a augmenté de 46,4 %. La croissance des remorques accompagnées d'un chauffeur/tracteur a été beaucoup plus modérée, à hauteur d'à peine 19 %. Ces taux de croissance divergents ont pour la première fois en 2004 entraîné la manutention d'un plus grand nombre de remorques sans tracteur que de remorques avec tracteur (voir tableau 3).

Tableau 3
Marine Atlantique, North Sydney à Port-aux-Basques
Trafic commercial historique, 1995-2005

| Année | 1995 | 1996 | 1997 | 1998 | 1999 | 2000 |
|-----------------------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
| Camions porteurs | 2 755 | 2 664 | 2 702 | 3 080 | 2 767 | 2 716 |
| Camions gros-porteurs | 34 624 | 32 300 | 32 479 | 35 673 | 37 695 | 37 974 |
| Remorques seulement | 28 344 | 31 474 | 32 268 | 32 053 | 35 637 | 36 409 |
| Total | 65 723* | 66 438* | 67 449* | 70 806* | 76 099* | 77 099* |

| Année | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 Cumul au mois d'août |
|-----------------------|---------|--------|--------|--------|---------------------------------|
| Camions porteurs | 2 762 | 2 706 | 2 695 | 2 618 | 1 829 |
| Camions gros-porteurs | 38 264 | 39 811 | 39 314 | 41 197 | 27 538 |
| Remorques seulement | 37 494 | 36 314 | 38 763 | 41 500 | 27 846 |
| Total | 78 520* | 78 831 | 80 772 | 85 315 | 57 213 |

* Nombre limité de conteneurs et d'autres remorques de marchandises transportées ces années-là.

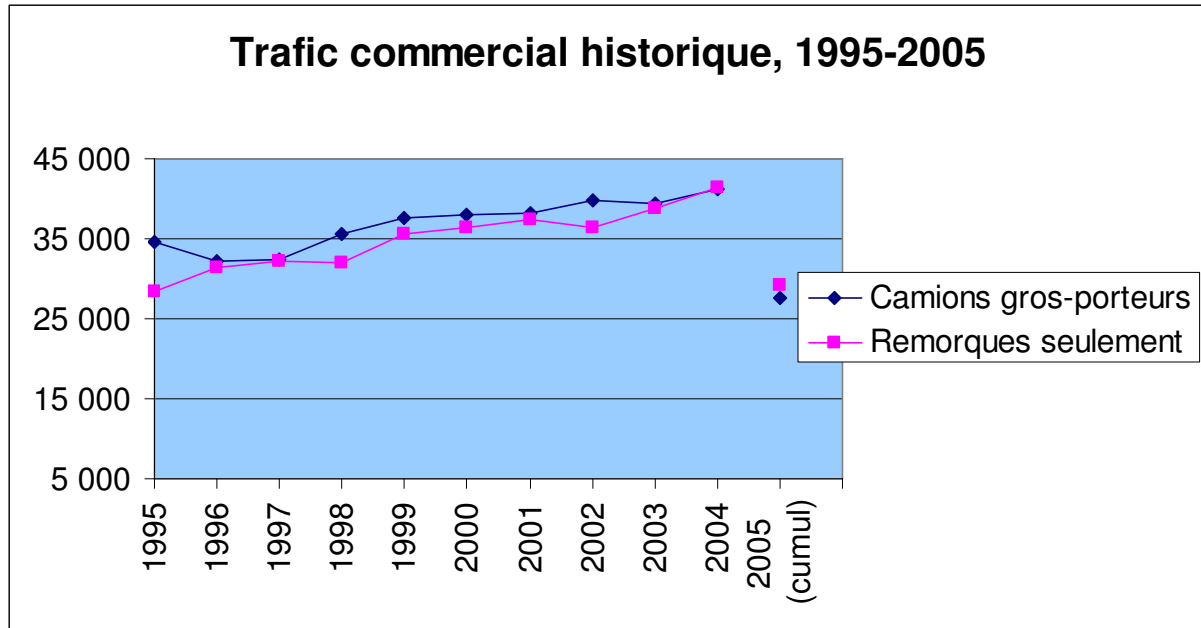


Figure 1

Cette dynamique haussière des remorques sans tracteur a persisté en 2005. Jusqu'à la fin d'août, au total 27 846 remorques sans tracteur ont été transportées, contre 27 538 camions gros-porteurs. Jusqu'ici cette année, le trafic de remorques sans tracteur est en hausse de 5 % alors que le trafic des camions gros-porteurs reste inchangé.

En février 2005, un rapport intitulé L'impact économique du service de traversiers de Marine Atlantique³ a illustré et analysé le rapport entre le PIB réel corrigé à Terre-Neuve-et-Labrador et les expéditions de marchandises vers cette province. Ce rapport a déterminé que le PIB de Terre-Neuve-et-Labrador, une fois qu'il est corrigé des revenus découlant de la production de ressources (des industries pétrolières et minières) touchés par les propriétaires non résidents, affichait un rapport virtuel de 1 pour 1 avec les expéditions de marchandises générales vers l'île. Même si le PIB corrigé n'est plus publié, les fonctionnaires du ministère provincial des Finances que nous avons contactés pour cette étude indiquent les valeurs prévues suivantes (au mois de mai 2005) pour la période 2006 à 2008.

Tableau 4
Prévisions économiques pour Terre-Neuve-et-Labrador

| Prévues | Selon le PIB corrigé |
|---------|----------------------|
| 2006 | 0,0 % |
| 2007 | 1,9 % |
| 2008 | 1,1 % |

³ MariNova Consulting and Geoplan Opus, « L'impact économique du service de traversiers de Marine Atlantique », Transports Canada, février 2005.

Il importe de se rappeler que les prévisions de ce PIB ont été établies en pleine connaissance des nouveaux projets pétroliers et miniers en cours ou prévus pour les années à venir. L'application de ces taux de croissance aux marchandises générales destinées à l'île donne une hausse très modérée de 3,0 % durant la période 2006-2008.

Les estimations futures des marchandises transportées par le service de traversiers doivent également tenir compte de l'augmentation ou de la baisse de la part du marché des autres modes. Comme nous l'avons vu plus haut, à l'heure actuelle, les solutions de remplacement sont pour l'essentiel représentées par Oceanex.

Corner Brook est desservi dans le cadre du transport de retour de St. John's à Halifax. Pour les six premiers mois de 2005, nous estimons que les volumes des marchandises générales transportées à la fois par Oceanex et Marine Atlantique ont maintenu leurs parts respectives du marché. Le tonnage d'Oceanex a affiché une hausse d'environ 3,0 % par rapport à la même période de six mois en 2004. Le volume de Marine Atlantique est en hausse de 3,3 %. En mai 2005, Oceanex a ajouté à sa flotte le N.M. Avalon de construction récente. Ce navire a ajouté une capacité considérable au service direct par voie d'eau. Toutefois, la capacité d'Oceanex a récemment été compromise par des bris mécaniques et des problèmes de radoub du N.M. Sanderling et du N.M. Cabot. Nous sommes d'avis qu'une fois que la flotte d'Oceanex fonctionnera comme prévu, la capacité récemment augmentée sera un facteur limitatif de la croissance du trafic commercial de Marine Atlantique.

Étant donné que les hausses du PIB corrigé pour les trois prochaines années sont très modérées, et depuis qu'une capacité modale de remplacement est venue s'ajouter, nous sommes forcés de conclure que l'impact des nouveaux projets pétroliers et miniers sur les niveaux de trafic de Marine Atlantique sera extrêmement modeste. Des niveaux de capacité comparables à ceux offerts par Marine Atlantique en 2005 devraient largement suffire à faire face à l'activité économique prévue.

6.1 Impact sur l'économie de Terre-Neuve-et-Labrador

L'objet de cette partie est d'estimer les incidences sur les coûts de transport qui résulteront pour l'industrie du camionnage du fait de ne plus être en mesure de se prévaloir du service de remorques sans tracteur sur le service de traversiers offert par Marine Atlantique entre North Sydney et Port-aux-Basques. Ces incidences financières sur l'industrie du camionnage sont ensuite extrapolées à l'économie de Terre-Neuve-et-Labrador pour estimer l'impact global. Pour les besoins de cette estimation, on a présumé que la totalité du trafic actuel de remorques sans tracteur se transformerait en camions avec chauffeur et continuerait d'emprunter le service de traversiers de Marine Atlantique. En outre, même si le Comité consultatif sur les services de Marine Atlantique a recommandé une réduction globale de 15 %, il n'en est pas tenu compte dans les calculs mentionnés ci-après. Enfin, dans une section distincte (6.5), nous avons analysé la question de la disponibilité des camionneurs. Au cas où la situation de la disponibilité des camionneurs s'aggraverait, la capacité d'abandonner le service de remorques sans tracteur sera mise en péril.

Nous pensons que la suppression envisagée du service de remorques sans tracteur se soldera pour l'industrie du camionnage par des hausses et des baisses des coûts. Du côté des hausses, mentionnons les péages supplémentaires relatifs à la longueur du tracteur, les frais de transport des camionneurs et les coûts supplémentaires des

camionneurs et des tracteurs au titre du temps passé dans les gares et en route. Du côté des baisses, mentionnons l'élimination des frais de chargement, l'élimination virtuelle des demandes de dommages-intérêts résultant du chargement des remorques par une tierce partie (Marine Atlantique) et les coûts d'équipements résultant d'un parc de remorques qui semblent attendre d'être expédiées ou ramassées. On trouvera ci-après la quantification de chacun de ces facteurs dans la mesure du possible.

La longueur actuelle des remorques est généralement de l'ordre de 48 à 53 pieds. La longueur des tracteurs varie considérablement selon la conception et les accessoires comme des compartiments-couche, mais elle se situe dans la plage des 15 à 18 pieds. Les tarifs de Marine Atlantique en 2005 sur la liaison North Sydney–Port-aux-Basques font état des combinaisons « remorques seulement » et « camions gros-porteurs » dans les plages de longueurs suivantes :

Tableau 5
Tarifs commerciaux de Marine Atlantique

| <u>Longueur</u> | <u>Prix d'un aller simple, à l'exclusion du camionneur</u> |
|-----------------------|--|
| Plus de 40 pi à 50 pi | 211,50 \$ |
| Plus de 50 pi à 60 pi | 257,25 \$ |
| Plus de 60 pi | 305,75 \$ |

L'industrie du camionnage a rapidement adopté des remorques de 53 pieds, même s'il reste encore des remorques de 48 pieds. Le coût supplémentaire qui se rattache à l'ajout d'un tracteur de 15 à 18 pieds à une remorque de 48 pieds est de 94,25 \$. L'ajout d'un tracteur à une remorque de 53 pieds représente un coût différentiel de 48,50 \$. L'amalgame actuel des remorques est censé être : 10 % pour les remorques de 48 pieds et 90 % pour les remorques de 53 pieds. D'après cela, on peut prévoir une hausse moyenne pondérée des coûts de 53,08 \$ par remorque dans chaque sens.

Pour estimer l'impact global des frais par pied linéaire en 2005, il faut prévoir que le trafic de remorques sans tracteur sera supérieur de 5 % aux 41 500 unités transportées en 2004. Ainsi, les coûts supplémentaires qui résulteront pour l'industrie du camionnage de la hausse des pieds linéaires sera de 53,08 \$ x 43 575, soit un total de 2 312 961 \$.

On a vu ci-dessus que les frais par véhicule n'englobent pas les droits de passage des chauffeurs. En 2005, le coût de passage des camionneurs est de 27,00 \$. Il en résulte un impact sur l'industrie du camionnage de 1 76 500 \$ (27,00 \$ x 43 575).

Selon les représentants de l'industrie du camionnage interrogés dans le cadre de cette étude, il est d'usage courant de rémunérer les camionneurs pour le temps d'attente. Le tarif horaire type est de 17,50 \$ (14 \$/h de salaire plus 25 % de charges). Pour estimer le temps que les camionneurs passeront dans la gare et à bord des navires, on a présumé qu'ils passeraient en moyenne trois heures dans la gare avant le chargement et que la durée moyenne d'un voyage est de six heures. La moyenne de trois heures passe pour une estimation prudente du temps passé dans la gare maritime. Signalons qu'il s'agit d'une hypothèse critique qui représente une amélioration considérable par

rapport à la situation existante. On trouvera ci-après les données et les facteurs qui influent sur les délais d'attente :

- le dernier sondage connu sur les temps d'attente réalisé sur cette liaison (1999) par Marine Atlantique pour Geoplan Consultant's Inc., « Mainland to Newfoundland Traffic Study », montre des temps d'attente moyens pour les camions accompagnés de leur chauffeur de 8,56 heures à North Sydney et de 9,96 heures à Port-aux-Basques. Il s'agit uniquement du temps passé dans la gare maritime;
- il est conseillé aux clients de Marine Atlantique d'arriver au moins une heure avant le départ pour être assuré d'une place à bord;
- toutes les traversées de nuit sont censées durer sept heures pour tenir compte des changements de quart;
- les trajets sont annulés ou retardés à cause des conditions météorologiques ou pour d'autres raisons d'exploitation. Au moment d'écrire ce rapport, Marine Atlantique fonctionne selon un mode chargement-exécution pour rattraper plusieurs traversées annulées à cause des mauvaises conditions météorologiques. Ce phénomène en particulier aura pour résultat que certains véhicules attendront plus de 24 heures pour effectuer la traversée;
- les camionneurs veulent être à la gare maritime au moins quatre ou cinq heures avant le départ du traversier pour maximiser leurs chances de monter à bord.

Pour obtenir des données plus précises, il faudrait mener un sondage sur les temps d'attente en période de pointe et en période creuse ou analyser les lettres de transport de Marine Atlantique, comme nous l'avons mentionné plus haut. Si on prend la moyenne de neuf heures et des frais de 17,50 \$/h, il en résulte un impact pour l'industrie de 6 863 000 \$ ($9 \times 17,50 \times 43\,575$).

Les coûts d'investissement de 135 000 \$ par tracteur nous ont été fournis par des représentants de l'industrie⁴. Si l'on présume un taux de financement de 6,0 % (taux préférentiel plus 1,5), une durée de vie de quatre ans et une utilisation annuelle de 2 500 heures, cela donne un coût horaire de 15,60 \$ sans tenir compte des coûts nécessaires de fonctionnement du moteur au ralenti et de réparation et d'entretien. On estime que ces derniers facteurs pourraient facilement faire grimper le taux horaire à entre 20 \$ et 25 \$. Si l'on prend la limite inférieure de cette plage, on obtient un coût différentiel de 7 843 500 \$ ($9 \times 20,00 \times 43\,575$) pour l'industrie du camionnage.

Le Groupe des politiques de Transports Canada a publié un rapport très détaillé sur les coûts d'exploitation des camions au Canada. Ce rapport a pour titre Frais d'exploitation des camions au Canada, 2000. Les coûts de base des tracteurs et des remorques en l'an 2000, diminués de la TPS/TVH, par type et par province sont précisés dans ce rapport. Les tracteurs capables de tracter des remorques à cinq et six essieux affichaient un prix moyen national de 117 835 \$ en 2000. Si l'on rajuste l'IPC (septembre 2000 à septembre 2005), le coût actuel est estimé à 132 917 \$. Les coûts estimés par

⁴ Une compagnie nous a cité un chiffre de 125 000 \$, mais nous avons décidé d'utiliser l'estimation de l'association industrielle.

Transports Canada n'englobent pas un compartiment-couchette dans le tracteur. L'ajout d'un compartiment-couchette devait coûter 5 000 \$ de plus en 2000, ce qui équivaut à 5 642 \$ de 2005. Étant donné qu'une partie des remorques achetées seront dotées de compartiments-couchette, le coût moyen de 135 000 \$ d'un tracteur semble être éminemment raisonnable.

Le rapport de Transports Canada fait également état des coûts des remorques par type et par province. Ces coûts varient du tout au tout. Par exemple, le coût moyen national en 2000 d'un semi-remorque fourgon à cinq essieux était de 42 865 \$ et d'un semi-remorque fourgon à six essieux, de 53 216 \$. Les camions à plate-forme et les semi-remorques-citernes affichent respectivement des coûts nettement moins élevés et plus élevés. Si l'on tient compte du taux d'inflation, les coûts des semi-remorques en 2005 se chiffrent à 48 373 \$ (cinq essieux) et à 60 054 \$ (six essieux). D'après les renseignements de Transports Canada, le coût moyen de 50 000 \$ d'une remorque estimé par la Trucking Association semble lui aussi raisonnable.

L'une des économies qui résultera pour l'industrie du camionnage du fait que toutes les unités seront pourvues d'un « camionneur » résultera de l'élimination des frais de chargement/déchargement qui se chiffrent actuellement à 95,50 \$. Le fait de ne plus avoir à payer ces frais se soldera par des économies de 4 161 400 \$ ($95,50 \$ \times 43\,575$).

Les dommages-intérêts versés aux camionneurs par Marine Atlantique au titre des dégâts survenus lors du chargement/déchargement se situent dans la plage des 10 à 15 000 \$. Si l'on prend l'extrémité supérieure de la plage, on obtient des économies annuelles de 15 000 \$.

Étant donné que les camionneurs seront tenus d'acheter des cabines et d'autres services à bord comme de la nourriture et des boissons, le secteur du camionnage devra assumer des coûts supplémentaires. Ceux-ci sont estimés à 1 078 481 \$ ($43\,575 \times 24,75 \$$) au titre des cabines et à 566 475 \$ ($43\,575 \times 13,00 \$$) au titre des autres services à bord.

Nous avons observé un bassin de remorques en instance de chargement/déchargement dans les gares maritimes de North Sydney et de Port-aux-Basques. Durant la semaine d'observation au mois d'août, le bassin de remorques était d'environ 35 dans chaque gare maritime. Dans un univers idéal, il n'y aurait pratiquement pas de remorques en instance d'être ramassées étant donné qu'un tracteur qui se déferait d'une remorque en ramasserait une autre immédiatement. Mais les situations idéales n'existent pas et on a donc présumé un bassin constant de 30 remorques dans chaque gare maritime à un moment quelconque.

On a constaté un amalgame de remorques et de conteneurs réfrigérés et non réfrigérés. Selon un prix d'ensemble de 50 000 \$ l'unité, on obtient un coût annuel de 3 000 000 \$ ($50\,000 \$ \times 60$) pour l'industrie du camionnage.

Les coûts et les économies de l'industrie du camionnage sont illustrés au tableau 6. On estime à 12 664 600 \$ le coût net de l'abandon du service de remorques sans tracteur.

Tableau 6
Coûts et économies résultant pour l'industrie du camionnage de l'abandon du service de remorques sans tracteur

| Élément | Coûts | Économies |
|-------------------------------|---------------|--------------|
| Longueur du tracteur | 2 313 000 \$ | ---- |
| Droit de passage du chauffeur | 1 176 500 \$ | ---- |
| Temps d'attente du chauffeur | 6 863 000 \$ | ---- |
| Temps du tracteur | 7 843 500 \$ | ---- |
| Cabines | 1 078 500 \$ | ---- |
| Services nets à bord | 566 500 \$ | ---- |
| Frais de chargement | ---- | 4 161 400 \$ |
| Domages-intérêts | ---- | 15 000 \$ |
| Coût des remorques | ---- | 3 000 000 \$ |
| Total partiel | 19 841 000 \$ | 7 176 400 \$ |
| Impact net | 12 664 600 \$ | ---- |

Étant donné que les frais de transport seront répercutés par les transporteurs sur les expéditeurs, cela aura des effets sur les produits de détail/gros transportés vers Terre-Neuve-et-Labrador pour y être revendus et sur les produits exportés par la province. Les mouvements à destination de l'île dépassent les mouvements en provenance de l'île dans des proportions de 2,2 pour 1. Le soi-disant passage du continent à Terre-Neuve supportera de ce fait une part disproportionnée de l'augmentation des coûts d'un aller-retour. Nous avons présumé que 75 % des coûts supplémentaires seront à la charge du trajet vers Terre-Neuve et que cela coûtera 8 264 700 \$.

Pour convertir l'impact en termes de prix à la consommation, il faut connaître les frais de transport moyens et le rapport moyen entre les frais de transport et les valeurs de production finale.

Pour établir la valeur des coûts de transport, nous avons utilisé la voie de Moncton à St. John's, qui représente généralement des frais de 3 500 \$ pour l'expédition d'une cargaison par camion. Signalons cependant une foule d'origines, de destinations, de tailles des expéditions, de situations du marché et de caractéristiques des produits qui influent sur les frais réels. L'itinéraire choisi est uniquement à titre d'illustration. L'impact de 8 264 700 \$ divisés par le trafic vers Terre-Neuve donne des coûts de transport supplémentaires par expédition de 379,00 \$. Si l'on prend à nouveau comme exemple l'itinéraire Moncton/St. John's, cela aboutit à une hausse de 11 % des coûts de transport qui sera répercutée sur les consommateurs.

L'impact sur les consommateurs peut être estimé à l'aide des données recueillies par Statistique Canada et mises à la disposition de Transports Canada (voir tableau 7). Ces données d'ensemble montrent que, pour le pays en général, les coûts de transport représentent environ 5,1 % des coûts de production finale. Ici aussi, il y a un vaste éventail de rapports selon la valeur des produits, le poids/volume, la distance et le marché. Par exemple, les données de Statistique Canada estiment le rapport des coûts

de transport pour les industries primaires à 11,8 % et, pour les industries manufacturières, à 3,5 %. Si l'on présume que le rapport d'ensemble sera supérieur pour Terre-Neuve-et-Labrador uniquement pour des questions de distance, on peut en déduire qu'il se situera dans la plage de 7,5 % à 10 % pour les expéditions à destination de cette province. Par extrapolation, une hausse des prix à la consommation de 0,3 % à 0,4 % résulte de l'augmentation des frais de transport attribuable à l'abandon du service de remorques sans tracteur.

Tableau 7
Coûts de transport en pourcentage
de la valeur de la production, 1991

| Secteur du marché | Coûts de transport (%) |
|--------------------------|-------------------------------|
| Ventes intérieures | |
| Industries primaires | 7,6 |
| Secteur manufacturier | 3,3 |
| Total partiel | 4,2 |
| Exportations | |
| Industries primaires | 20,7 |
| Secteur manufacturier | 3,9 |
| Total partiel | 6,7 |
| Ventes totales | |
| Industries primaires | 11,8 |
| Secteur manufacturier | 3,5 |
| Total | 5,1 |

L'impact du trafic en provenance de l'île, même s'il est moindre en termes d'ensemble, risque néanmoins d'avoir un profond effet sur la compétitivité de certains produits primaires névralgiques pour l'économie de Terre-Neuve-et-Labrador. Les éléments les plus importants des expéditions en provenance de l'île sont les pâtes et papiers et les produits du poisson. Surtout du côté des pâtes et papiers, le rapport des coûts de transport sera élevé et toute hausse des coûts de transport se reflétera très rapidement sur la compétitivité. Comme beaucoup le savent, l'industrie canadienne des pâtes et papiers est éminemment vulnérable à l'heure actuelle. Cela s'est traduit par un repli national et par la fermeture d'usines et une baisse de la capacité à Stephenville et Grand Falls.

Cette analyse des impacts sur l'économie provinciale présume qu'il n'y aura aucune réduction des frais de transport. Or, on sait que le Comité consultatif sur Marine Atlantique a recommandé une baisse de 15 %. Si celle-ci intervient, il en résultera des économies d'environ 1 828 000 \$ pour l'industrie du camionnage.

6.2 Impacts sur les collectivités

L'objet de cette section est d'évaluer l'impact que l'abandon du service de remorques sans tracteur aura sur les communautés de North Sydney et Port-aux-Basques. Avant de procéder à cette analyse d'impact, on brosse un bref portrait économique de chaque communauté.

6.2.1 North Sydney et sa région

La ville de North Sydney est située sur la rive nord du port de Sydney et compte environ 7 000 habitants. Elle fait partie intégrante du comté du Cap-Breton, qui est le deuxième plus grand centre de population de la Nouvelle-Écosse. Le comté du Cap-Breton comptait une population de près de 110 000 habitants dans le recensement de 2001.

Soutenue pendant des décennies par l'extraction du charbon et l'industrie sidérurgique, la région connaît de sérieuses difficultés depuis 20 ans du fait du repli de ces industries. Les dernières perspectives annuelles sur le marché du travail (2005) publiées par Ressources humaines et Développement des compétences Canada révèlent ce qui suit :

- à cause de l'émigration et du vieillissement de la population, la population du comté du Cap-Breton a diminué de 7,2 % entre 1996 et 2001;
- le taux de chômage se situe actuellement à 15,5 %. Il s'agit en réalité d'une amélioration par rapport aux taux de chômage de 17 % et plus durant la période 1999-2001;
- le taux d'activité est d'à peine 52,2 %, contre 64 % pour la province dans son ensemble;
- certaines améliorations sont survenues dans le secteur tertiaire grâce à la création de centres de contact avec les clients, mais les récents replis du tourisme ont neutralisé les gains globaux du secteur tertiaire.

6.2.2 Port-aux-Basques

Une bonne part de la conjoncture économique de North Sydney/Cap-Breton se retrouve dans la région de Port-aux-Basques. Les taux de chômage et d'activité sont généralement inférieurs aux moyennes provinciales de Terre-Neuve-et-Labrador. Le taux de chômage actuel dans la province est de 15,2 %. Port-aux-Basques est la plus vaste communauté de la Société de développement de la zone maritime et montagneuse (ZMM). La ZMM est située à l'extrême-sud-ouest de Terre-Neuve-et-Labrador et sa population est d'environ 10 000 habitants, dont 4 600 habitent Port-aux-Basques.

En tant que point d'entrée et point de sortie le plus important de l'île de Terre-Neuve, le plus important segment du marché du travail à Port-aux-Basques est constitué par « les corps de métier, les transports et les exploitants de matériels » qui emploient plus de 400 personnes. Manifestement, Marine Atlantique est responsable d'une grande part de ces emplois, moyennant le soutien des entreprises de messageries et de camionnage. Certaines activités de pêche et services de soutien gouvernementaux comme le poste de lavage et d'inspection des véhicules d'Agriculture Canada sont également responsables d'une part des emplois.

6.3 Résumé de l'impact économique sur les communautés de l'abandon du service de remorques sans tracteur

Marine Atlantique a fourni à l'équipe de consultants une estimation du nombre de postes et de leur niveau de rémunération dans les deux communautés qui seront supprimés par l'abandon du service de remorques sans tracteur. Le profil des emplois et des salaires est identique dans les deux communautés. L'impact direct sur l'emploi et les salaires/avantages sociaux de la suppression du service de remorques et son tracteur sur chaque communauté est illustré au tableau 8.

Tableau 8
Impact sur l'emploi et les salaires
à North Sydney et Port-aux-Basques

| Poste | Nombre de postes | Salaires/avantages sociaux |
|---|------------------|----------------------------|
| Enquêteurs à la circulation | 4 | 235 597 |
| Chauffeurs de manœuvre | 8 | 488 694 |
| Débardeurs | 4 | 234 880 |
| Machinistes | 3 | 211 446 |
| Allocation pour les heures supplémentaires/quarts | - | 275 926 |
| Total | 19 | 1 446 543 |

Signalons que les impacts ci-dessus excluent toute indemnité au titre d'une baisse du débit de la circulation à même de résulter du détournement du trafic des remorques sans tracteur vers des modes concurrents.

Pour déterminer l'impact économique sur chaque communauté sur le plan des coûts-avantages, il faut estimer le coût de renonciation de la main-d'œuvre connexe. Pour ce calcul, nous avons utilisé la formule de Harberger⁵. Selon Harberger, le coût de renonciation dans une zone déprimée peut être aussi bas que 60 %. C'est pourquoi l'impact économique net est :

$$\text{Impact sur les salaires/avantages sociaux} \times (1 - \text{coût de renonciation}) \text{ ou } 1\,446\,543 \$ \times 0,4 = 578\,600 \$$$

Cette perte économique de 578 600 \$ pour chaque communauté aura également des répercussions sur toute l'économie. À l'aide des multiplicateurs entrée-sortie de Statistique Canada, l'impact sur l'emploi serait multiplié par un facteur de 75 % et l'impact sur le revenu, par un facteur de 85 %.

Ainsi, dans chaque communauté, l'impact final sur l'emploi sera la suppression de 33 emplois, tandis que l'impact final sur le revenu se chiffrera à 1 070 400 \$. Le lecteur doit savoir que, dans la plupart des analyses coûts-avantages, on ne tient pas compte des impacts secondaires, alors que ceux-ci ont toutes les chances d'être plus profonds.

⁵ The Social Opportunity Cost of Labour: Problems of Concept and Measurement As Seen From a Canadian Perspective. A.C. Harberger, 1981, préparé pour le Groupe de travail sur le développement du marché du travail.

La méthodologie utilisée pour calculer les pertes essuyées par les communautés a été préparée par le célèbre économiste de l'UCLA et de l'Université de Chicago, Arnold C. Harberger, pour le Groupe de travail du gouvernement du Canada sur le développement du marché du travail. En outre, c'est la même méthodologie qui est prescrite par le ministère des Finances pour les analyses des coûts et pour le mémoire au Cabinet ultérieur relatif à la construction du NM Caribou.

L'analyse coûts-avantages cherche à déterminer et à quantifier sur le plan pécuniaire les changements qui surviennent par rapport à un scénario de référence. Les conventions collectives génèrent des avantages sociaux pour les employés qui prennent leur retraite en vertu du scénario de référence. L'octroi de paiements pour que les employés existants en arrivent au stade où ils peuvent être admissibles à une retraite n'enlève rien au fait qu'il y aura 19 postes de moins dans chaque communauté qui génèrent des salaires et, en définitive, le versement d'une pension.

Malgré ce qui précède, le coût de renonciation de la main-d'œuvre dans notre évaluation de l'impact sur les communautés était de 60 %. Cela signifie que 60 % des salaires perdus par les suppressions d'emplois seront remplacés.

Compte tenu de la situation des économies de chaque communauté décrite plus haut, il est juste d'affirmer que l'abandon du service de remorques sans tracteur aura un impact très profond sur l'emploi et sur les revenus.

6.4 Impact sur Marine Atlantique

Les impacts sur les navires et les gares résultant de l'abandon du service de remorques sans tracteur et d'autres recommandations formulées par le Comité consultatif sur les services de Marine Atlantique font actuellement l'objet d'un examen approfondi par la compagnie proprement dite. Les répercussions financières pour la compagnie que l'on peut directement attribuer au transport des remorques sans tracteur (qui sont résumées au tableau 9) sont les suivantes :

- des économies de 2,9 millions \$ par an au titre des salaires/avantages sociaux. Ce montant sera tempéré par le besoin d'offrir une prime de départ négociée;
- des économies de carburant pour les tracteurs de manœuvre qui sont estimées à 141 000 \$ par an;
- des économies de 260 000 \$ par an au titre des équipements et de l'entretien;
- des coûts d'investissement pour les rolocs et les tracteurs de manœuvre estimés à 185 000 \$ par an;
- des économies de 10 à 15 000 \$ par an au titre des dommages-intérêts et de leur administration. Ce dernier facteur n'a pas encore été fourni par Marine Atlantique;
- si la totalité du service de remorques sans tracteur est convertie en remorques « avec tracteur », il en résultera un impact positif d'environ 0,2 million \$ sur les recettes de Marine Atlantique. Cela résulte d'une hausse des recettes au titre de l'augmentation de la longueur (2,313 millions \$), du droit de passage des chauffeurs (1,176 million \$) et des achats nets de services à bord – cabines à raison de 1,078 million \$ et services à bord à raison de 0,057 million \$ (ce dernier chiffre reflétant la marge sur les ventes brutes de 0,567 million \$) et d'une baisse des recettes de 4,161 millions \$ au titre de la disparition des frais de chargement et de 0,225 million \$ au titre de la perte des recettes d'entreposage;

- Marine Atlantique touche également des recettes au titre de l'entreposage des remorques sans tracteur qui se chiffrent à 225 000 \$ par an et qui disparaîtront en cas de suppression du service de remorques sans tracteur.

Tableau 9
Répercussions financières de la suppression du service de remorques sans tracteur sur Marine Atlantique

| Élément | Économies |
|--|--------------|
| Salaires/avantages sociaux des conducteurs des tracteurs de manœuvre | 2 893 086 \$ |
| Carburant des tracteurs de manœuvre | 141 000 \$ |
| Entretien des tracteurs de manœuvre | 260 000 \$ |
| Investissement dans les rolocs/tracteurs de manœuvre | 185 000 \$ |
| Dommmages-intérêts | 15 000 \$ |
| Hausse des recettes d'exploitation | 238 000 \$ |
| Total | 3 732 086 \$ |

La plus grande inconnue sur le trafic est de savoir exactement quelle portion des remorques sans tracteur deviendront des remorques avec tracteur et continueront d'emprunter les services de Marine Atlantique. L'équipe de consultants est convaincue qu'une partie de ce trafic passera à des modes concurrents, mais il faut faire une analyse beaucoup plus poussée pour établir une estimation fiable. Il est incontestable que la perte d'une partie de ce trafic aura des conséquences négatives sur les recettes de Marine Atlantique.

6.5 Pénurie de camionneurs

À l'issue des consultations avec les entreprises de camionnage et l'APTA et après avoir examiné les rapports préparés par le Conseil canadien des ressources humaines en camionnage⁶, nous sommes convaincus que la disponibilité des camionneurs est un problème incontestable, même dans les provinces atlantiques.

Pour tenir compte des préoccupations suscitées par le mode de vie, se conformer à la réglementation sur les heures de service et retenir ses camionneurs plus âgés, l'industrie adopté un type de transport de style « diligence ». C'est ainsi que des terminaux routiers ont été implantés dans des lieux stratégiques dans toute la région. Les trajets sont segmentés de manière à offrir aux camionneurs une plage de service de six heures. De cette façon, ils peuvent effectuer les ramassages et les livraisons nécessaires et rentrer à leur poste d'attache pratiquement chaque jour. Le taux élevé d'élimination naturelle des camionneurs, attribuable à des problèmes de mode de vie, est une grande préoccupation de l'industrie depuis un certain nombre d'années. L'adoption de ce système a contribué à assurer la rétention des chauffeurs.

⁶ Profile of Driver Shortage, Turnover and Future Demand, Conseil canadien des ressources humaines en camionnage, 2003, et rapport sommaire du Groupe de travail sur les conducteurs du Canada, 2003.

La plupart des représentants de l'industrie du camionnage interrogés pour cette étude ont déclaré que les camionneurs manifestent très peu le désir d'emprunter le service de traversiers et qu'il sera très difficile de trouver des camionneurs prêts à le faire.

7.0 Conclusion

Voici un dossier éminemment complexe. Ce qui peut sembler à première vue être une solution aux retards des navires et à une accélération des délais de rotation des navires risque d'avoir des répercussions sur toute la chaîne d'approvisionnement, de même que sur la main-d'œuvre, les communautés, l'industrie du camionnage et les consommateurs.

En vertu des suppressions d'emplois, 33 emplois disparaîtront dans chaque communauté, ce qui se traduira par des pertes salariales de plus de 1 million \$. On estime également que le coût des expéditions vers l'île augmentera d'environ 10 %, ce qui se traduira par une hausse globale de 0,3 % à 0,4 % du coût des marchandises. Le coût d'expédition des marchandises hors de l'île de Terre-Neuve augmentera lui aussi, ce qui affectera la compétitivité globale de l'île. Ces incidences seront quelque peu neutralisées par la baisse prévue des tarifs de 15 %.

Il existe un certain nombre d'options, notamment au chapitre de l'harmonisation de la flotte et de la prestation des services, et nous croyons savoir que cela fait l'objet d'une autre étude réalisée par Marine Atlantique. Manifestement, c'est un dossier d'importance névralgique pour les habitants de Terre-Neuve-et-Labrador.

Glossaire

TEU – Équivalent 20 pieds

EA – Équivalents autos (environ 18 pieds)

Voie-mètre – Mesure reconnue à l'échelle internationale de la capacité d'emport de véhicules ou de marchandises par un roulier ou un traversier

VP – Véhicule passagers

VC – Véhicule commercial

Roulier – Type de navire qui permet aux véhicules de rouler à bord et de débarquer de la même manière

Roulier à passagers – Traversier doté d'une vaste capacité de voies-mètres (2 000 m et plus) et d'une certaine capacité d'emport de passagers

Remorques non accompagnées – Terme européen désignant un service de remorques sans tracteur

Camions « avec chauffeur » – Remorques accompagnées d'un tracteur et d'un chauffeur