

Perturbation des activités aux terminaux du port de Vancouver causée par les camionneurs

Les opérations de conteneurs au port de Vancouver ont été perturbées en 2014 par une interruption de 28 jours des services des camionneurs non syndiqués et syndiqués. Un arrêt de travail semblable de 47 jours est survenu en 2005 et portait sur le coût élevé du carburant, les pratiques de sous-cotation des salaires des camionneurs par certains transporteurs et les retards opérationnels rencontrés par les camionneurs aux terminaux à conteneurs maritimes.

L'interruption de 2014 a privé l'économie régionale, provinciale et nationale de 750 millions de dollars à 885 millions de dollars par semaine, pour un total de 3,5 milliards de dollars. Le gouvernement de la Colombie-Britannique et le gouvernement fédéral ont conclu un accord connu sous le nom de *plan d'action conjoint* avec les camionneurs pour qu'ils retournent au travail. Les facilitateurs Vince Ready et Corinn Bell ont participé à la conclusion de l'accord et à sa mise en œuvre. À noter : le secteur du transport de conteneurs relève de la compétence provinciale, les ports maritimes relèvent du fédéral et les exploitants de terminaux à conteneurs maritimes sont privés.

Le port de Vancouver est le troisième port de l'Amérique du Nord et il traite près de 20 % du commerce du Canada selon la valeur, y compris plus de la moitié des conteneurs circulant dans les ports canadiens¹. Quelque 3 millions d'EVP (équivalents vingt pieds) ont été traités en 2016, selon les statistiques de la Vancouver Fraser Port Authority². Environ 4500 débardeurs de l'ILWU travaillent aux ports locaux. Ils travaillent en vertu d'un contrat négocié pluriannuel sans précédent visant à assurer la stabilité de la main-d'œuvre dans la porte d'entrée.

La Vancouver Fraser Port Authority est le locateur des terres du port appartenant au fédéral qui sont louées aux exploitants indépendants des terminaux à conteneurs maritimes. Son mandat est de faciliter la circulation des marchandises et des passagers circulant dans le port tout en protégeant l'environnement et les collectivités locales. L'autorité portuaire n'exploite pas de terminaux maritimes directement, mais elle contrôle l'accès aux terres portuaires. Les compagnies maritimes passent des contrats avec les terminaux et les transporteurs signent des contrats avec les entreprises de camionnage qui, à leur tour, gèrent elles-mêmes leurs activités, négociant des contrats de services avec les clients et des contrats de travail avec leurs conducteurs.

Après la perturbation de 2005, le gouvernement fédéral a créé un groupe de travail chargé de présenter des recommandations pour prévenir d'autres perturbations. Deux recommandations clés concernaient la mise en œuvre d'un système de permis de camionneur (SPC) obligatoire et un système de réservation pour les terminaux à conteneurs qui oblige l'industrie du camionnage à obtenir une réservation pour ramasser ou livrer des conteneurs pleins ou vides. Les deux recommandations ont été mises en œuvre avec succès, mais les problèmes qui avaient causé la perturbation antérieure ont persisté, particulièrement la sous-cotation des tarifs et une charge de travail insuffisante pour les conducteurs autorisés à travailler au port.

Bien qu'elle ne dirige pas directement les opérations, l'autorité portuaire a intérêt à assurer la fiabilité du transport et des services de conteneurs au port de Vancouver pour maintenir la compétitivité et la réputation internationales du port et servir les intérêts commerciaux du Canada. En décembre 2011, elle a lancé un processus de participation des intervenants en vue d'élaborer une vision à long terme, largement acceptée pour le secteur du transport des conteneurs par camion qui permettrait au port de renforcer sa place de meneur mondial de la chaîne d'approvisionnement viable et concurrentiel. En février 2013, l'autorité portuaire a annoncé sa stratégie de camionnage Smart Fleet, un plan d'action visant l'atteinte de l'excellence dans le secteur du transport local des conteneurs par camion. Le plan Smart Fleet continue d'orienter le travail avec l'industrie et le gouvernement pour favoriser le rendement, la responsabilisation, la viabilité et la transparence dans la chaîne d'approvisionnement du transport des conteneurs. En dépit de ces efforts, la perturbation de 2014 par les camionneurs est survenue à cause du manquement de la communauté portuaire à traiter les plaintes des conducteurs à propos des délais et des temps d'attente aux terminaux à conteneurs, entre autres préoccupations.

Après la perturbation de 2014 et dans le cadre du *plan d'action conjoint*, on s'est immédiatement efforcé de remanier et d'améliorer le SPC et les programmes de réservation. On a notamment introduit des grilles de nuit et émis une directive pour la mise en œuvre d'un système de réservation commun.

¹ Le transport maritime au Canada, *Statistique Canada*

² www.portvancouver.com

La nouvelle *Container Trucking Act* de la Colombie-Britannique a conféré à celle-ci la responsabilité de délivrer aux compagnies de camionnage une licence de services de transport de conteneurs pour accéder au port de Vancouver, tandis que la Vancouver Fraser Port Authority délivre des accords commerciaux d'accès aux titulaires de licences de services de transport de conteneurs de la Colombie-Britannique. Par suite de la nouvelle *Container Trucking Act*, la Colombie-Britannique a adopté une loi pour régir les salaires concurrentiels des propriétaires-exploitants et des conducteurs employés en créant l'Office of the BC Container Trucking Commissioner (OBCCTC), qui est chargé de faire appliquer la rémunération et de surveiller le SPC et la gestion des « vignettes » pour camion donnant un accès individuel au port.

Au regard du système de réservation commun, l'objectif est de fournir une plateforme commune pour les utilisateurs qui ont accès aux terminaux à conteneurs. Quatre terminaux à conteneurs sont administrés par trois exploitants. Outre le suivi GPS des camions qui est déjà en place, la plateforme commune fournirait à l'industrie plus de transparence au regard des mesures de rendement opérationnel, y compris la disponibilité de créneaux de réservation, et permettrait aux utilisateurs du port de Vancouver d'effectuer un plus grand nombre de voyages aller-retour. Le système de réservation n'est pas encore en place. Les terminaux procèdent à sa mise en œuvre en mettant à niveau leurs systèmes d'exploitation de logiciels et l'interface commune doit faire l'objet d'une entente entre les intervenants.

Le travail dirigé par le *plan d'action conjoint* a été généralement positif. Les temps de rotation des conducteurs au port de Vancouver sont les meilleurs en Amérique du Nord et les conducteurs sont maintenant indemnisés pour les retards exceptionnels.

Cependant, en dépit des améliorations aux opérations de conteneurs, y compris l'ajout d'un deuxième quart de huit heures pour les camions afin de réduire la congestion et d'augmenter la fluidité, certaines questions administratives posent encore des enjeux, notamment la sous-cotation des tarifs et les pratiques salariales irrégulières. Depuis la perturbation de 2014, on constate encore de l'agitation dans le secteur et il y a une opinion très répandue selon laquelle l'industrie du transport des conteneurs est excessivement souscrite, un trop grand nombre de parties se disputant les affaires, ce qui limite la rémunération de nombreux conducteurs.

Des problèmes perdurent et doivent être réglés pour accroître la stabilité du secteur.

Le protocole de réservation actuel est miné par des inefficacités qui ont entraîné des conséquences non intentionnelles, notamment une incapacité à coordonner le ramassage et la livraison des conteneurs aux terminaux.

En outre, les restrictions inhérentes au volet gestion des vignettes de camions du programme de SPC par l'OBCCTC initialement mis en place pour gérer l'approvisionnement de camions selon le nombre de conteneurs, ont posé un obstacle qui empêche les compagnies de transport du SPC de profiter de la concurrence du libre marché. Elles ne peuvent obtenir de nouvelles vignettes et ne peuvent les remettre pendant les périodes d'activité modérée par crainte de ne pouvoir les obtenir de nouveau plus tard.

Bien que le port de Vancouver ait des exigences environnementales strictes pour les camions à conteneurs du programme de SPC, les mouvements de camions inefficaces et les temps d'attente excessifs entre les fenêtres de réservation sensées assurer l'utilisation efficace des camions, de même que les temps de rotation prolongés plus fréquents au port, entraînent un effet négatif sur les émissions atmosphériques, obligent les compagnies de transport à déployer des flottes de camions plus importantes et augmentent la congestion en général.

La chaîne d'approvisionnement des conteneurs et l'industrie du camionnage sont complexes et l'élimination des inefficacités de la chaîne d'approvisionnement pose beaucoup d'enjeux. Cependant, il est évident que tous les intervenants cherchent des solutions propices à la fiabilité du secteur des conteneurs et, notamment, à la stabilisation du transport de conteneurs.

Recommandations

Que le gouvernement fédéral, de concert avec les gouvernements provinciaux/territoriaux appropriés :

1. Effectue un examen exhaustif et rapide du *plan d'action conjoint* de 2014 pour élaborer une solution viable à long terme.

2. Veille à ce que les révisions prévoient la transparence des données pertinentes et la responsabilisation mutuelle des participants à la chaîne d'approvisionnement afin d'optimiser l'efficacité et d'améliorer la compétitivité des coûts pour l'entière chaîne d'approvisionnement.
3. Inclue des représentants appropriés de l'industrie dans le processus d'examen et de mise en œuvre afin de fournir le contexte nécessaire et d'assurer que les révisions sont pratiques et mèneront à une stabilité à long terme.