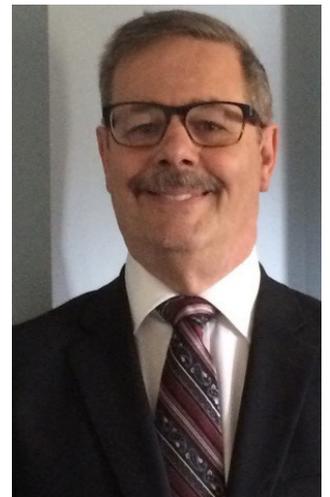


ENTREVUE DU MOIS

GERRY CARTER, EX-PRÉSIDENT (RETRAITÉ), CANADA STEAMSHIP LINES

M. Carter a occupé divers postes de direction au sein de CSL depuis qu'il s'est joint à la compagnie à titre de directeur des systèmes d'information, en février 1991. Il a par la suite assumé les fonctions de directeur des relations de travail et des communications (octobre 1992) puis de directeur des ressources humaines et de l'administration (août 1995), jusqu'à son accession au poste de vice-président chargé de l'administration (octobre 1996).

En août 1997, M. Carter a été nommé vice-président du Groupe CSL chargé des finances et de l'administration, avant de devenir premier vice-président et chef de la direction de Canada Steamship Lines, en janvier 2001. Il a enfin occupé la présidence de Canada Steamship Lines d'avril 2002 jusqu'à son départ à la retraite, le 31 mars 2012. M. Carter a aussi siégé au conseil d'administration de Canada Steamship Lines et de CSL International.



Au fil des années passées avec CSL, M. Carter a occupé diverses fonctions au sein de l'industrie, notamment dans les postes suivants : président, Association des armateurs canadiens (AAC), président, Standard Compensation Act Liability Association (SCALA), membre du comité de direction, Chambre de commerce maritime (CCM), co-président, Alliance verte, co-président, Conseil consultatif du transport maritime (MTAC), membre, Forum de concertation sur le transport maritime du Québec, administrateur, Great Ships Initiative (GSI), administrateur, Ontario Marine Transportation Forum (OMTF), administrateur, Marine Delivers, membre du comité consultatif, Georgian College, administrateur, Chambre internationale de la marine marchande

Engagements actuels :

président, Ecycle Solutions (recyclage de composantes électroniques) et président, Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent — représentant du Québec (mandat se terminant le 23 juin 2020)

Question 1 : Depuis toujours, vous avez à cœur le développement et la reconnaissance de l'industrie maritime. Dans le contexte actuel, soit celui de la crise de la Covid-19, quels sont les premiers mots, ou les premières impressions, qui vous viennent à l'esprit lorsqu'on voit tout le travail effectué au cours des derniers mois?

Réponse 1 : Permettez-moi de souligner d'abord que la pandémie de la Covid-19 est l'événement le plus grave et le plus destructeur — et de loin — auquel le monde a été confronté, depuis mes débuts dans le secteur maritime en 1979. Au fil de ces années, j'ai vu des récessions, des changements climatiques et l'après-11-Septembre, mais tout cela n'a aucune commune mesure avec ce que nous vivons aujourd'hui.



Ce qui me vient d'abord à l'esprit, c'est la fierté que j'éprouve de voir les gouvernements, l'industrie et la population se serrer les coudes pour passer à travers cette crise en limitant le plus possible les incidences dans nos vies. Le transport maritime le long du corridor du Saint-Laurent et des Grands Lacs ainsi que dans les régions du Grand Nord représente un service essentiel assurant la livraison de produits et de matières premières pour garder l'économie à flot.

Cela suppose de nombreux partenariats entre les transporteurs, les expéditeurs, les ports, les responsables de la Voie maritime, les agents de logistique à quai, les navigateurs et les milliers d'employés portuaires et d'équipages qui travaillent d'arrache-pied et sans compter pour faire tourner la chaîne d'approvisionnement, sans jamais négliger la principale priorité d'assurer la sécurité et la santé de tous.

Question 2 : À l'époque où vous étiez à la tête de l'entreprise CSL, vous avez dû faire face à la crise financière de 2008, entre autres. Quels ont été les principaux défis auxquels vous avez été confrontés et comment les avez-vous surmontés? Croyez-vous que cette précédente crise financière a permis d'outiller les gestionnaires d'aujourd'hui devant la pandémie actuelle et ses impacts économiques?

Réponse 2 : À l'époque de la crise financière de 2008, j'étais président de Canada Steamship Lines, qui est la filiale nationale de transport maritime du Groupe CSL. La stratégie de la compagnie était alors de conclure des contrats à long terme assortis de seuils minimums sur le volume, ce qui offrait une certaine protection contre les mouvements d'amplitude étourdissants qui

secouaient l'industrie maritime mondiale à ce moment-là. Toutefois, le volume avait reculé à un point tel que nous avons dû mettre temporairement à l'arrêt deux ou trois navires.

En prenant une telle décision, nous avions une idée en tête : traverser la tempête en conservant tout notre personnel clé, que ce soit à quai ou à bord des navires. Nos estimations nous permettaient de croire qu'au bout de trois à six mois, nous pourrions reprendre nos activités à plein régime. Dans un tel contexte, il était primordial de garder nos employés. Cette stratégie nous a bien servis puisqu'au bout de cinq mois, tous nos navires avaient effectivement repris le large, et nous n'avons perdu aucun joueur clé.

Par contre, puisque la crise financière de 2008 n'a eu que des incidences limitées, la compagnie n'a pas adopté de changements majeurs qui auraient pu la préparer à la pandémie de la Covid-19.

Question 3 : Selon vous, au lendemain de la crise de la COVID-19, quels seront les principaux enjeux et les possibilités qui se présenteront à l'industrie maritime?

Réponse 3 : Le monde de l'après Covid-19 sera probablement bien différent puisque nous vivons toujours avec la menace d'une pandémie imminente. Malheureusement, la Covid-19 ne fait pas partie de ces événements uniques dans une vie. Cet épisode a montré aux entreprises que le télétravail n'est pas seulement possible, mais éventuellement plus efficace. À mon sens, celles-ci auront tendance à réduire leurs grands espaces de bureaux à l'avenir, et pourront profiter des avantages de limiter les aires utiles.



Du point de vue de l'employé en télétravail, que ce soit à la maison ou ailleurs, il y aura une économie de deux ou trois heures par jour de migration journalière, sans compter les avantages pour l'équilibre travail-vie personnelle. Et l'utilisation généralisée de la téléconférence pourrait réduire les déplacements d'affaires, qui pèsent lourd dans l'agenda de chacun et ne sont pas d'une efficacité optimale en terme de gestion de temps.

Corollairement, ces deux changements supposent des retombées environnementales attribuables à la réduction du nombre de migrations journalières et de voyages partout sur la planète. La propagation rapide de la Covid-19 autour du monde a été accélérée par les voyageurs qui sont passés de zones infectées à d'autres jusque là épargnées, et aussi par des travailleurs qui évoluaient dans de grands espaces à bureaux où ils devenaient des vecteurs d'exposition et de contamination.

Question 4 : Plusieurs signaux indiquent que les gouvernements voudront devenir plus autonomes et profiter d'un approvisionnement de proximité, basé sur la relance d'une économie plus verte. Selon vous, comment l'industrie doit-elle se positionner dans ce contexte?

Réponse 4 : Comme je l'ai déjà évoqué, la Covid-19 ne sera pas un événement unique au cours d'une vie. Il s'avère donc primordial que les gouvernements, tant fédéral que provinciaux, veillent à instaurer des infrastructures locales pour fournir des biens et des matériaux. Cette pandémie a montré avec éloquence qu'on ne saurait se fier aux pays étrangers pour s'assurer de biens essentiels suffisants et de qualité.

En ce qui concerne le transit de marchandises essentielles, le secteur maritime doit se préparer et pouvoir assurer des services ininterrompus de transport maritime dans le corridor du Saint-Laurent et des Grands Lacs ainsi que dans les régions du Grand Nord. Notre secteur est déjà reconnu comme étant le mode de transport le plus économique et le plus viable sur le plan environnemental, et il occupe un rôle essentiel pour assurer la livraison d'un éventail de produits et de matières premières afin de soutenir l'économie, particulièrement lorsque surviennent des événements comme la pandémie de la Covid-19.

« J'incite le gouvernement du Québec à collaborer, dans le cadre de sa vision maritime, avec les expéditeurs, les transporteurs, les administrations portuaires, les responsables de la Voie maritime et les principales associations (comme la Sodes et l'Alliance verte) en vue de favoriser le transport sur courte distance ainsi que le transport durable. »

Il faudra ensuite promouvoir cette vision maritime auprès de l'Ontario et du gouvernement fédéral pour optimiser le réseau le long du Saint-Laurent et des Grands Lacs ainsi que dans les régions du Grand Nord.