

ENTREVUE DU MOIS

JEAN-PAUL RODRIGUE, PROFESSEUR, HOFSTRA UNIVERSITY, NEW YORK

*Jean-Paul Rodrigue a obtenu un doctorat en géographie des transports de l'Université de Montréal (1994) et est professeur à l'Université Hofstra depuis 1999. Ses intérêts de recherche couvrent le domaine des transports et de l'économie et leurs relations avec la logistique et la distribution mondiale des marchandises. Ses articles sur la régionalisation portuaire et le développement des chaînes d'approvisionnement port / arrière-pays sont parmi les plus cités dans le domaine. Dr. Rodrigue a développé une ressource d'information en ligne sur les transports fortement utilisée et qui est devenu un manuel, *The Geography of Transport Systems*, maintenant rendu à sa quatrième édition. Il est un membre senior de l'initiative PortEconomics.eu qui regroupe des leaders académiques mondiaux dans le domaine du transport maritime et occupe des fonctions de conseiller pour des organisations et firmes internationales. En 2013, le Secrétaire des Transports a nommé le Dr. Rodrigue au Conseil consultatif de l'Académie de la marine marchande des États-Unis.*



M. Rodrigue, pouvez-vous nous exposer quels sont les grands enjeux auxquels fait face l'industrie maritime en général?

Le secteur du transport maritime fait face à plusieurs enjeux technologiques, techniques et commerciaux. Du point de vue technologique, la tendance est vers l'automatisation, particulièrement des terminaux maritimes (processus en cours), mais aussi des navires eux-mêmes. Ceci requiert des investissements de capitaux importants pour des systèmes de grues, de stockage et d'accès aux terminaux, en plus des systèmes d'information supportant cette automatisation. Le risque est que les nouvelles technologies n'apportent pas nécessairement de volumes supplémentaires pour les opérateurs qui n'investissent que pour maintenir leur trafic et répondre à des demandes croissantes en termes de fluidité des marchandises.

D'un point de vue technique, la tendance est vers les économies d'échelle, c'est-à-dire de plus gros navires, afin de réduire les coûts unitaires de transport. Le problème réside dans le fait que les économies d'échelle rendent certains ports désuets compte tenu, par exemple, des faibles tirant d'eau ou même des volumes insuffisants pour justifier une offre de services réguliers. Les économies d'échelle sont en quelque sorte une externalisation des coûts de transport des compagnies maritimes, qui transfèrent le problème vers les terminaux portuaires et

les infrastructures routières et ferroviaires de l'arrière-pays.

Les enjeux commerciaux sont aussi incertains puisque la poussée vers la mondialisation a atteint une phase de maturité. Ceci implique que le potentiel de la délocalisation est désormais beaucoup plus limité. À l'inverse, la différence des coûts de production est de moins en moins évidente dans plusieurs secteurs manufacturiers, ce qui, couplé à l'automatisation, favorise ce qui est convenu d'appeler la relocalisation de la production. Ces processus sont garants de demandes futures plus faibles, ou du moins, de taux de croissance plus faibles que ceux auxquels l'industrie a été habituée jusqu'à maintenant.

Selon vous, quels seront les impacts du changement du gouvernement américain sur les échanges entre le Canada et les États-Unis, plus particulièrement au niveau des activités maritimes?

Il semble que nous faisons face à une grande tempête dans un verre d'eau. Après plus de 23 ans d'ALENA, les économies canadiennes et américaines sont fortement intégrées, complémentaires et compétitives. Ces relations ne peuvent pas être facilement écartées sans engendrer des coûts énormes pour les économies concernées.

Les positions populistes de la nouvelle administration américaine sont plus des esclaffes de relations publiques pour satisfaire un électorat que des politiques concrètes et soutenables. Je crois même que jusqu'à récemment, des personnes clés de la nouvelle administration n'avaient qu'une connaissance sommaire (pour être poli) de la nature et de la complexité des relations commerciales américaines, plus particulièrement de l'existence de ce qui est convenu d'appeler les chaînes de valeur (ou chaînes logistiques). Les intérêts des grands conglomérats financiers, industriels et logistiques américains ont beaucoup trop à y perdre et peu à y gagner puisqu'ils retirent des bénéfices de ces chaînes de valeur. Tout de même, l'occasion est propice pour mettre l'ALENA à jour sous la façade de la renégociation, et c'est dans ce contexte qu'il y a un risque. Compte tenu que la majorité du commerce entre le Canada et les États-Unis se fait par transport routier ou ferroviaire, je ne vois pas comment le secteur maritime pourrait être affecté de façon notable, outre peut-être le système Saint-Laurent — Grands Lacs. Sur ce point, je vois des possibilités de collaboration supplémentaire pour la gestion et l'amélioration des infrastructures maritimes et énergétiques. Donc, le risque repose davantage sur les secteurs routier et ferroviaire que maritime.

Pensez-vous que l'industrie maritime est en mesure de s'adapter facilement aux mouvances internationales?

C'est la nature même du transport maritime de s'adapter aux conditions du marché. Cependant, il y a une importante dualité dans cette adaptation. Les actifs des armateurs, principalement les navires, peuvent être repositionnés selon les variations géographiques et saisonnières des marchés dans le but souvent illusoire de maximiser leur utilisation. Le problème est que la situation actuelle de surcapacité maritime offre des opportunités plus limitées

dans ce domaine, particulièrement si on ajoute les contraintes du cabotage dans plusieurs marchés, tel que les États-Unis. Pour les ports, la situation est plus contraignante compte tenu de leur immobilité évidente. Ils font face à des pressions pour améliorer leurs infrastructures et leur connectivité afin d'accroître la desserte de leur arrière-pays. Dans tous

« La compétitivité crée des effets pervers qui poussent vers les économies d'échelle pour améliorer la rentabilité, ce qui donne des capacités supplémentaires, qui elles-mêmes engendrent des taux de transport plus bas. »

les cas, l'industrie maritime reste très adaptable, mais sous des contraintes lourdes d'investissements et de réglementation (impacts environnementaux, par exemple). Il est possible de bien s'adapter si du capital d'investissement est disponible et si le mandat sociétair le supporte.

À votre avis, que pourrait faire l'industrie maritime afin d'accroître sa compétitivité?

L'industrie est déjà très compétitive, surtout du côté des armateurs. Il y a peu de marchés internationaux qui ne sont pas accessibles, mais le cabotage demeure en vigueur, ce qui permet à certains armateurs nationaux de rester opérationnels. Au niveau international, la compétitivité est telle que beaucoup d'armateurs ont de la difficulté à être rentables; la faillite de la compagnie maritime coréenne Hanjin en automne 2016 est notable, car elle illustre les faiblesses de l'industrie. La compétitivité crée des effets pervers qui poussent vers les économies d'échelle pour améliorer la rentabilité, ce qui donne des capacités supplémentaires, qui elles-mêmes engendrent des taux de transport plus bas. C'est à mon avis du côté des ports que les enjeux de la compétitivité sont stratégiques. Outre les tendances vers l'automatisation, la compétitivité aujourd'hui en devient une de logistique. Le port est un maillon important dans les chaînes de valeur. Toute amélioration dans la performance économique, temporelle ou technique de la connectivité que le port offre entre les systèmes de transport internationaux et régionaux améliore sa compétitivité. Le grand défi est de déterminer quels éléments de la performance logistique doivent être priorisés.