

ENTREVUE DU MOIS PRÉSENTÉE PAR



DANIEL DAGENAI
VICE-PRÉSIDENT DES OPÉRATIONS
ADMINISTRATION PORTUAIRE DE MONTRÉAL



Daniel Dagenais est vice-président des opérations de l'Administration portuaire de Montréal depuis janvier 2014. Dans le cadre de ce poste, il gère les directions de l'environnement, de la gestion des infrastructures, de la logistique portuaire, des opérations maritimes, et de la sûreté et prévention des incendies.

Avec plus de 30 années d'expérience dans l'industrie maritime, Daniel Dagenais a acquis une expertise sur le Saint-Laurent et l'ensemble des processus portuaires sur le fleuve. Au cœur de sa vision, il allie la poursuite de l'excellence, de l'efficacité et de l'innovation, avec le souci du développement durable et une implication active dans la communauté pour maintenir le dialogue et vulgariser les activités portuaires.

Avant de se joindre au personnel de l'Administration portuaire de Montréal à titre de directeur des opérations en mars 2007, Daniel Dagenais avait cumulé une vaste expérience en tant qu'opérateur de terminaux de vrac, de marchandises conteneurisées et non conteneurisées à Société Terminaux Montréal Gateway et Empire.

Détenteur d'une licence de gestion spécialisée en transport et logistique de l'Université McGill et d'un certificat de perfectionnement pour cadres en exercice du HEC, il est président du Groupe conseil maritime – Région du Québec, membre d'Initiatives pour l'Avenir des Grands Fleuves (IAGF), membre du conseil d'administration de l'Association québécoise des transports (AQTr) et de la Société de développement économique du Saint-Laurent (SODES), et membre de l'Institut canadien de trafic et transport (CITT) où il a agi comme directeur du Conseil national pendant trois ans.



Question 1 : Pourriez-vous nous décrire le trajet de vie d'un conteneur de sa conception jusqu'à être utilisé tous les jours ?

Réponse 1 : L'histoire moderne de la conteneurisation est relativement bien connue. À la poursuite d'efficacité et de productivité, un magnat du transport, Malcolm McLean, imagine une chaîne logistique intermodale entièrement intégrée autour de colis métalliques uniformes et de dimensions standards. L'intermodalité de son invention permettra de se distinguer des diverses initiatives européennes qui émergent depuis le tournant du siècle dernier. Aujourd'hui, plus de 60 ans après ses débuts, il y a entre 45 et 50 millions de conteneurs en circulation. Les conteneurs sont principalement construits en Chine, en Corée et en Inde.

Les conteneurs ont une espérance de vie de plus ou moins 20 ans, selon l'intensité d'usage et l'environnement salin.

Les transporteurs se procurent ou louent des conteneurs en fonction de diverses stratégies. Il existe une très grande variété de marchandises à transporter. Conséquemment, les conteneurs sont disponibles dans un large éventail de choix, de dimensions et de caractéristiques.

Dans un monde idéal, les conteneurs sont également utilisés pour des mouvements de marchandises à l'importation et à l'exportation. Cet équilibre est difficile à maintenir et dépend de facteurs macro-économiques qui ne sont pas contrôlés par les transporteurs. Pour répondre aux

besoins de transports, il est normal de repositionner des conteneurs vides dans le cours des opérations régulières.

Question 2 : Qu'est-ce qui a causé l'augmentation spectaculaire de la valeur du fret maritime et qui nous a amené vers ce que l'on appelle la « crise des conteneurs » ?

Réponse 2 : Un principe économique simple et intuitif est à la base de l'augmentation spectaculaire des taux de fret pour les marchandises conteneurisées : la prime à la rareté. Quand la demande dépasse l'offre, le vendeur est en position de force et dicte les conditions et termes du service. Dans le cas que nous vivons en ce moment, c'est une tempête parfaite.

Cette crise est le résultat de plusieurs facteurs, mais pour l'essentiel ce sont les interruptions de la production, de la consommation et des transports à différents moments sur tous les continents qui ont occasionné un déséquilibre important des conteneurs.

D'abord, lorsqu'en mars 2020 la plupart des économies sont entrées en confinement, des millions de conteneurs remplis de biens de consommation se sont momentanément immobilisés. Au même moment, les lignes maritimes ont retiré des navires en service pour contrôler leurs coûts en prévision d'un choc. Par la suite, une consommation refoulée par l'isolement, soutenue par un mélange d'indemnités publiques et un budget discrétionnaire dopé (induit par le télétravail, pas de voyage, peu d'utilisation de la voiture, etc.)



SOCIÉTÉ DE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE DU SAINT-LAURENT

fait en sorte que la demande excède la capacité de production et la capacité de transport parce que les conteneurs sont dans les pays consommateurs alors qu'ils sont requis dans les pays producteurs. Comme les délais de production sont longs, les distributeurs font des achats prévisionnels ce qui exacerbe le déficit de capacité et souffle sur les braises d'une poussée inflationniste des taux de fret et d'affrètement des navires.

Plus récemment, la congestion portuaire, les délais d'attente aux ports principaux de la planète font exploser les coûts. Ajoutons que les 2^e, 3^e et 4^e vagues du virus forcent l'arrêt de ports et d'installations dans les pays producteurs, l'échouement dans le Canal de Suez... des interruptions supplémentaires dans un univers déjà perturbé.

Question 3 : Pourquoi le coût d'expédition d'un conteneur varie d'une route maritime à l'autre?

Réponse 3 : Sous-jacent à la pandémie qui afflige les expéditeurs et transporteurs, il y a des facteurs fondamentaux qui expliquent une tarification différenciée. Les balances commerciales entre les pays influencent l'offre et la demande de transport. Les armateurs composent avec des coûts fixes importants comme l'achat de navire, mais ils doivent aussi composer avec des coûts variables qui fluctueront de façon imprévisible comme le taux d'affrètement ou le prix du carburant. À ceux-ci, il faut ajouter la valeur de la marchandise, la distance et les coûts de ruptures de charge (arrimage) sont les principaux facteurs qui influencent la tarification entre les routes ou les directions d'une même route

maritime. Pour les conteneurs, on ajoute à cette énumération les coûts intermodaux pour acheminer les conteneurs à destination.

Question 4 : Quelles sont les conséquences actuelles, mais également celles qui pourraient avoir des répercussions sur une période à moyen et long terme?

Réponse 4 : À court terme, cette crise pénalise nos exportateurs puisque l'Asie, particulièrement la Chine, a besoin des conteneurs rapidement. Les transporteurs s'empressent de les retourner à vide, sans attendre qu'ils se remplissent d'exportations. Par exemple, il est six fois plus payant pour les lignes maritimes de transporter des marchandises de Shanghai à Los Angeles plutôt que de Los Angeles à Shanghai.

Les coûts de transport de marchandises par conteneur de 40 pieds ont quadruplé de juin 2020 à juin 2021. Au Port de Montréal, le nombre de conteneurs vides partant en direction de l'Asie a doublé en un an, soit 20 % des conteneurs sur les navires qui quittent nos terminaux internationaux à conteneurs.

Ce débalancement à l'échelle mondiale engendre indéniablement de la congestion dans les différents ports, car des exportations demeurent sur les quais. Cependant, le Port de Montréal est largement épargné, car nous sommes un port de destination.

Ainsi des navires ou des services réguliers viennent au port de Montréal, des quais leur sont assignés pendant quelques jours afin qu'ils puissent



SOCIÉTÉ DE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE DU SAINT-LAURENT

décharger leur marchandise complètement, puis se recharger complètement pour repartir à l'exportation. Nous avons très peu de navires en attente à l'ancrage contrairement à d'autres ports comme à Los Angeles où plus de 55 navires sont à l'ancrage en attente d'un quai.

Black Friday et Noël.

À moyen et long termes, les principaux joueurs sont conscients que le niveau de tarification actuel est insoutenable et que les taux de fret redescendront à niveau plus bas, mais pas au niveau prépandémique. Le deuxième constat est qu'un accès privilégié à des infrastructures portuaires est un différenciateur important et que la mise en service de tels actifs est beaucoup plus longue que la construction navale ou le redéploiement de la flotte. On peut prévoir une série de transactions dans ce sens.

Question 5 : En fonction des indicateurs disponibles, quand l'industrie pourra-t-elle reprendre le dessus sur cette crise?

Réponse 5 : Le taux de fret est un indicateur universel important. Celui-ci illustre bien des conditions de marché tendu par des enjeux de capacité. La plupart des économistes s'entendent pour dire que la crise devrait se résorber à la fin 2022, bien qu'il n'y ait pas consensus sur un échéancier précis. On devra attendre environ six mois avant que la crise se résorbe de façon perceptible. Tout dépendra, entre autres, du comportement des consommateurs, des grossistes et de la capacité des entreprises chinoises qui fabriquent de nouveaux conteneurs. La demande en biens de consommation devrait diminuer en novembre après la hausse des importations occasionnée par la rentrée scolaire, le