

LE CONCEPT DE DETOURNEMENT DE TRAFIC : L'EXEMPLE CANADIEN

Géographie des trafics détournés

Le secteur du transport des marchandises est considéré par la plupart des Etats comme un facteur primordial de développement économique et social. Malgré quelques exemples significatifs (Grande Bretagne et Nouvelle-Zélande notamment), les collectivités publiques rechignent à lancer des procédures de libéralisation totale du secteur et continuent d'assurer une part non-négligeable du financement des infrastructures et superstructures de transport.

Une actualisation permanente du concept de détournement est relancée au moment où les revues statistiques annoncent des transits transfrontaliers nécessairement défavorables pour un établissement, une région et a fortiori un Etat. En fait, le détournement désigne la quote-part de trafic qui échappe à l'activité portuaire nationale dans le cadre d'une concurrence transnationale.

Cette évasion par *la transgression d'un hinterland national acquis* devient dépassée dans la logique actuelle du développement mondial du transport en conteneurs mais reste pertinente pour les pouvoirs publics impliqués directement dans le financement d'une filière nationale de transport. Le détournement devient la manifestation physique et géographique de stratégies élaborées par des catégories d'acteurs qui n'ont pas nécessairement les mêmes ambitions. La logique de rentabilité financière d'un opérateur privé ne coïncide pas forcément avec les intérêts publics défendus par les institutions locales, régionales et a fortiori nationales. Le détournement est un exemple de la rigidité des structures mercantiles dans une économie de l'échange toujours plus libérale.

L'évaluation du phénomène de détournement se réalise généralement au moment de comptabiliser les volumes de marchandises transbordés via les structures portuaires d'un autre pays. L'estimation statistique rapporte des volumes en provenance ou à destination des partenaires commerciaux d'outremer¹. L'importance de l'évasion de trafic peut alors se calculer en comparant le positionnement commercial des ports nationaux vis-à-vis de ses concurrents directs sur des destinations outremer ciblées.

Dans une approche géographique, la signification réelle du détournement ne s'évalue qu'à partir du moment où les dynamiques sur l'avant-pays maritime sont mises en relation directe avec les distributions économiques sur l'arrière-pays du pays concerné. La quantification mais aussi la qualification des volumes détournés passent par une analyse exhaustive des matrices Origine/Destination des flux de marchandises conteneurisées en provenance ou à destination du marché national. La lecture partielle et segmentée se trouve suppléée par une approche en continue des relations avant-pays-arrière-pays.

Le Canada a servi de support au développement de l'analyse géographique présentée pour l'année de référence 1996. L'information était disponible à travers la consultation de la base de données PIERS (*Port Import Export Reporting Services*) mise au point depuis près de 30 ans par le quotidien américain *Journal of Commerce*. L'analyse quotidienne de 10 000 *bills of lading* disponibles depuis le système automatisé des douanes américaines permet de suivre, entre autres, les mouvements de marchandises transitant par l'intégralité des ports américains. Le traitement de l'information et la méthodologie appliquée par les services

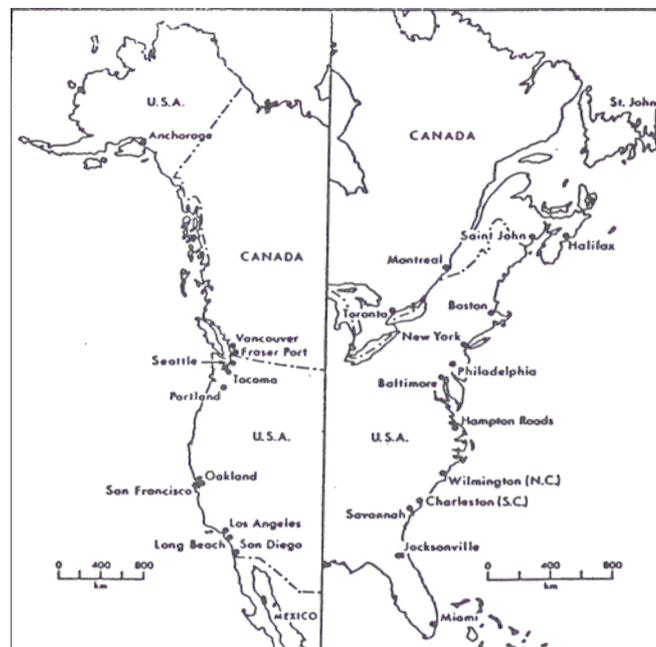
¹ Le terme *outremer* est préféré à celui d'*étranger* car il exclut les importants mouvements d'importations et d'exportations canadiennes réalisés par voies terrestres avec les partenaires économiques de l'ALENA. Outremer désigne de fait les échanges commerciaux canadiens empruntant obligatoirement un établissement portuaire (canadien ou étranger).

statistiques de PIERS offrent ainsi un outil de travail incomparable pour une analyse du phénomène complexe du détournement de trafics.

Un phénomène, deux dynamiques...

Dans le cas présent, le phénomène de détournement est appréhendé uniquement dans le sens des évasions canadiennes vers les ports U.S. Il convient de mentionner à juste titre que l'ensemble du système portuaire canadien présentait un solde positif de l'ordre de 2,234 millions de tonnes métriques entre les trafics perdus et les trafics capturés pour 1996. La totalité de cet «avantage portuaire canadien» reposait sur les performances de Montréal et dans une moindre mesure Halifax. Il n'en demeure pas moins que l'ensemble du système portuaire des Etats-Unis a manipulé pour l'année 1996 un total de 2,7 millions de tonnes métriques de marchandises conteneurisées canadiennes. La mise en perspective de ces données dans le contexte économique du marché canadien permet d'affirmer que près d'un conteneur sur sept transitait par un port U.S. pour l'année de référence.

Carte 1 - Localisation des principaux ports à conteneurs canadiens et américains



Source : ISEMAR

Sur la côte Pacifique, Vancouver a subi principalement la concurrence des deux ensembles Seattle-Tacoma et Los Angeles-Long Beach. Alors que le port canadien manipulait 5 millions de tonnes métriques de marchandises conteneurisées en 1996, un total de 1,36 millions fut acheminé entre le Canada et les marchés outremer via les établissements U.S. de la côte ouest. Les ports de l'Etat de Washington comptent respectivement pour 480 000 t.m. (Tacoma) et 430 000 t.m. (Seattle) alors que le duo californien détourne un total de 302 000 t.m. Tous ces établissements se positionnent sur les mêmes segments de marchés que le port de la Colombie britannique, tant sur l'arrière-pays canadien qu'à l'outremer (Tableaux 1 et 2).

Les concurrents américains développent des relations compétitives sur des itinéraires intermodaux du type «Extrême-orient-marché de l'est canadien». Plus de 60 % des volumes de marchandises capturées se réalisaient entre les provinces de l'Ontario et du Québec et les pays de l'Extrême-orient ce qui tend à démontrer la capacité des ports U.S. de la côte Pacifique à se positionner sur les marchés de production et de consommation situés à plusieurs milliers de kilomètres.

Tableau 1 - Le trafic conteneurisé canadien manipulé par les ports de la côte ouest de l'Amérique du Nord (1996).

	Vancouver (en t.m.)	Ports U.S. de la côte ouest (en t.m.)	Quote-part du trafic détourné (en %)
Colombie britannique	3 304 900	445 900	11,9
Ontario	888 000	545 800	38,1
Québec	661 100	285 200	30,1
Autres	222 600	82 600	27,1
Grand Total	5 076 600	1 359 500	21,1

Source : Y. Alix d'après PIERS/Journal of Commerce et Vancouver Port Corporation 1997

Tableau 2 - Le trafic conteneurisé canadien échangé avec les principaux partenaires commerciaux asiatiques via le port de Vancouver et les ports de Seattle/Tacoma (1996).

	Vancouver (en t.m.)	Seattle/Tacoma (en t.m.)	Grand Total (en t.m.)	Quote-part du trafic attiré (en %)
Japon	1 555 000	240 820	1 795 820	13,4
Taiwan	700 000	113 720	813 720	14
Hong Kong	637 000	127 580	764 580	16,7
Chine	506 000	33 420	539 420	6,2
Corée du sud	339 000	183 160	522 160	35,1

Source : Y. Alix d'après PIERS/Journal of Commerce et Vancouver Port Corporation 1997

Tableau 3 - Le trafic conteneurisé des provinces de l'Ontario et du Québec manipulé par les ports de Montréal, Halifax et New York-New Jersey (1996).

	Ontario		Québec	
	Volume en t.m.	Quote-part en %	Volume en t.m.	Quote-part en %
Montréal ¹	1 307 500	52	1 999 500	67,7
Halifax	727 517	29	706 053	23,9
NY-NJ	477 598	19	247 173	8,4
Total	2 512 615	100	2 952 726	100

Les volumes calculés pour Montréal résultent des estimations proposées directement par les autorités du port québécois.

Source : Y. Alix d'après PIERS/Journal of Commerce et autorités portuaires.

La situation à l'est présente un tout autre profil avec un détournement qui repose plus sur l'action d'une entité – le port de New York/New Jersey – que sur la concurrence d'un ensemble d'établissements. 1,08 millions de tonnes métriques canadiennes ont transité en 1996 par les quais des établissements de l'est des Etats-Unis dont plus de 800 000 via New York/New Jersey. Le rayonnement du port U.S. sur le marché canadien s'évalue tout autant en fonction du potentiel de production et de consommation des différentes pro-

vinces que par rapport au facteur coût/distance vis-à-vis des terminaux new-yorkais. L'Ontario et le Québec représentent 88 % du total des marchandises canadiennes attirées malgré l'emprise commerciale de Montréal et dans une moindre mesure de Halifax (Tableau 3).

L'analyse des répartitions sur l'avant-pays maritime révèle la véritable dimension du processus de détournement de trafic.

New York se positionne sur des dessertes dites «secondaires» en s'affirmant comme le premier port de transbordement pour les échanges de marchandises conteneurisées entre les marchés de l'est canadien et les régions d'Amérique latine et d'Afrique. Plus de 2 conteneurs sur 3 transitent par les quais new-yorkais dans le cadre des prestations entre l'Amérique du sud et les provinces de l'est canadien. Malgré la modicité du trafic total (98 000 t.m.), le port U.S. joue un rôle majoritaire dans les échanges de marchandises entre le Canada et le continent africain. En revanche, Montréal et Halifax résistent à l'attraction du port américain sur la route de l'Atlantique Nord puisque les quelque 160 500 t.m. transitant par New York/New Jersey représente moins de 2 % du volume total des marchandises «canadiennes» échangées pour l'année 1996.

Tableau 4 - Origine/destination des marchandises conteneurisées canadiennes manipulées par le port de New York/New Jersey. 1996 – tonnes métriques

	Ontario	Québec	Autres provinces	TOTAL
Am. du sud	143 300	112 500	28 600	284 400
Eur. du N. et Ouest	115 300	36 000	9 200	160 500
Afrique	61 100	20 600	16 100	97 800
Asie du N.O.	42 200	28 100	4 900	75 200
Autres	115 700	50 000	17 500	183 200
TOTAL	477 600	247 100	76 300	801 000

Source : Y. Alix d'après PIERS/Journal of Commerce

L'explication des détournements : massification des flux et poids des choix logistiques

A l'ouest, l'évasion de 1,36 millions de t.m. découle tout autant des principes économiques de massification orchestrés par les acteurs de la chaîne intermodale que de la conjonction de lacunes passées dans la promotion d'un système intermodal depuis la côte ouest canadienne.

Le détournement exprime les limites de la compétitivité de l'ensemble de la filière de transport intermodal développée depuis le port de Vancouver. Les volumes capturés par les ports U.S. seraient tout à fait susceptibles de transiter par les terminaux du port canadien. La dimension structurelle du marché U.S. par rapport au marché canadien ne fait qu'amplifier le processus de détournement avec une concentration des volumes sur les corridors intermodaux américains au détriment des structures nationales.

La limite économique du marché canadien justifie également le positionnement des ports du nord-est des Etats-Unis sur les provinces de l'est canadien mais le détournement met en lumière des rapports de concurrence radicalement différents de ceux constatés à l'ouest. New York/New Jersey et les autres ports U.S. se placent en priorité sur des marchés desservis de manière insuffisante depuis les ports de Montréal et de Halifax.

L'analyse géographique a permis de démontrer que les acheminements de marchandises conteneurisées canadiennes via les ports U.S. ne révèlent pas un signe tangible d'inefficacité mais bien la manifestation de choix logistiques de la part des chargeurs canadiens dans la configuration économique du marché de l'est de l'Amérique du Nord.

L'incapacité du seul marché canadien à générer des volumes suffisants pour assurer des schémas de rotations réguliers depuis un ou plusieurs ports nationaux entraîne un repositionnement sur les établissements où les prestations complètes de transport existent. New York/New Jersey tire profit de la taille de son seul

arrière-pays immédiat pour faciliter le groupage et dégroupage de marchandises sur les marchés orientés Nord/Sud.

Des réalités intermodales en constante évolution...

Les données analysées reprenaient des résultats statistiques compilés pour l'année de référence 1996. Or, les activités intermodales en Amérique du Nord évoluent de plus en plus vite au gré des milliards de dollars investis sur les ports, les plates-formes logistiques ou dans les réseaux ferroviaires et routiers. A titre d'exemple, les réalités concurrentielles auxquelles se trouve confronté le port de Vancouver ont profondément été transformées depuis l'ouverture en 1997 du terminal Deltaport sur la presqu'île Robert Bank, 40 kilomètres au sud du centre ville de Vancouver.

Le doublement des capacités de traitement des conteneurs et surtout les nouvelles connexions ferroviaires directes à deux niveaux de chargement sur le hub de Chicago offrent une autre dimension au port canadien. Cet engagement illustre les préoccupations des opérateurs intermodaux canadiens dans le contexte de concurrence nord-américain. L'ambition première ne repose pas sur la «reconquête» des volumes canadiens transitant par les ports voisins de Seattle et de Tacoma. Les compagnies ferroviaires transnationales du Canadien Pacifique et du Canadien National affichent clairement leurs volontés de se placer sur les segments jusqu'alors réservés aux compagnies nationales américaines. Le marché U.S. comptabilise des mouvements intermodaux plus de dix fois supérieurs à ceux enregistrés au Canada. Les deux grandes compagnies canadiennes jouent la carte des transits transfrontaliers pour accroître leurs niveaux d'activités et ainsi générer d'importantes économies d'échelles.

Les compagnies américaines ont très peu investis au nord de la frontière alors que les deux rivales canadiennes pensent leur logique de développement dans une dimension géographique continentale. L'agencement historique des réseaux ferroviaires canadiens le long de la frontière avec les Etats-Unis se transforme au gré des investissements, fusions et acquisitions entrepris depuis la fin des années 1980 aux Etats-Unis. Le détournement de trafic ne fait que croître et matérialise l'intégration physique, économique et logistique des réseaux de transport. Les investissements ferroviaires canadiens pour des liaisons efficaces à deux niveaux de chargement sur Chicago et New York alimentent la dynamique d'un transit transfrontalier. L'éclatement des aires de recrutement de clientèle portuaire se fait jour avec l'acheminement de conteneurs de la région de Montréal via les grands ports californiens.

L'interpénétration des intérêts intermodaux canadiens et américains cristallise les impératifs des chargeurs ayant adopté des processus de production et de gestion industrielle très exigeants. Les opérateurs continuent de s'adapter aux nouveaux impératifs de transport et transcendent en quelque sorte les limites politiques des Etats canadien et américain pour développer des réseaux intégrés d'envergure planétaire.

Conclusion

Cette étude sur les volumes de conteneurs canadiens détournés par les établissements U.S. met en lumière l'interpénétration des intérêts portuaires de part et d'autre de la frontière Canada/Etats-Unis. Le recouvrement géographique des aires de recrutement de clientèle s'élargit et intensifie la concurrence portuaire. L'intégration modale des réseaux de transport et de distribution des marchandises conteneurisées imposent de nouveaux rapports de force dans le cadre d'un marché unique nord-américain. Les autorités fédérales canadiennes et américaines font valoir des susceptibilités protectionnistes afin de défendre les intérêts et investissements publics.

Pour autant, la problématique du détournement recouvre une nouvelle dimension avec cette analyse géographique des matrices origine/destination. Les volumes canadiens manipulés par les rivaux américains n'expriment pas les mêmes réalités concurrentielles et ne découlent pas des mêmes configurations intermodales. La situation sur la façade Pacifique traduit la difficulté du port canadien à faire face aux processus de massification et de spécialisation orchestrés par les acteurs de la chaîne intermodale. Les lacunes passées dans le développement intermodal depuis l'ouest canadien et la relative modicité du marché national ont exposé le port à la concurrence des établissements U.S.

A l'est, l'analyse des matrices origine/destination a permis de démontrer que l'acheminement via les infrastructures américaines intervient de fait dans un processus de complémentarité portuaire et ne menace pas de manière effective les intérêts défendus par Montréal et dans une moindre mesure Halifax.

Dans le contexte du libre échange de l'ALENA, le détournement n'est que le résultat physique et géographique de l'intégration intermodale des réseaux de transport mondiaux. Pour les initiateurs des politiques nationales de transport canadiens et américains, ce phénomène révèle toujours un véritable «manque à gagner» pour des entités de transport encore largement financées par le domaine public.

Cette analyse nord-américaine peut avoir des applications directes dans le contexte économique et politique d'une Union Européenne en constante évolution. La rangée portuaire de l'Europe de l'Ouest et les plates-formes portuaires de la Méditerranée ne sont-elles pas autant de terrains d'application de l'analyse géographique complète des flux dans la logique du continuum intermodal ? Une telle démarche permettrait d'éclairer de nouveaux rapports de concurrence entre les différents ports impliqués. Cela relancerait également l'ambiguïté sur la volonté et l'ambition de créer une vraie politique portuaire européenne cohérente à l'heure même où les pouvoirs publics des Etats membres agissent à leur guise dans l'intérêt premier de la communauté locale et nationale. Enfin, la démarche entreprise en Amérique du Nord repose sur la mise à disposition d'informations analysées par des spécialistes issus d'un groupe privé. L'Europe n'a-t-elle pas intérêt à prouver ses véritables ambitions communautaires en créant une base donnée des trafics portuaires et des mouvements de conteneurs à l'intérieur des pays membres ? La compréhension des rivalités portuaires et intermodales trouverait alors une expression statistique stimulante pour l'ensemble des acteurs, qu'ils soient privés ou publics, impliqués dans le déplacement des marchandises conteneurisées...

Yann Alix

L'auteur, Docteur en géographie, auteur de plusieurs articles dans des revues scientifiques, travaille au Centre de Formation et de Recherche en Transport maritime et intermodal à Rimouski, Québec, Canada. Le CFoRT réalise des études et offre des formations dans les secteurs maritimes et portuaires dans le cadre de nombreux projets nationaux et internationaux.

Février 2001 - ISSN : 1282-3910 - dépôt légal : mois en cours
directeur de la rédaction : Nicolas TERRASSIER