

EXPÉRIENCE AUSTRALIENNE EN MATIÈRE DE RESSOURCES, INFRASTRUCTURES, CORRIDORS ET CHAÎNES D'APPROVISIONNEMENT

Ian Satchwell

RÉSUMÉ

Le nord du Canada et le nord de l'Australie se ressemblent à bien des égards, à l'exception du climat. Les deux régions sont riches en ressources, mais ont des infrastructures sous-développées, de petites populations dispersées et une forte proportion d'habitants autochtones. L'expérience du développement dans le nord de l'Australie est porteuse de leçons pour le Canada, et vice-versa. Les leçons tirées de l'extraction du minerai de fer et de la production gazière dans la région de Pilbara en Australie-Occidentale, ainsi que du charbon et du gaz dans la région des bassins houillers du Queensland central, peuvent s'appliquer au développement des ressources et des infrastructures dans le nord du Canada et ailleurs.

Cet article examine le développement des chaînes d'approvisionnement pour le transport et la manutention des produits minéraux et énergétiques dans les deux régions australiennes. L'article se penche aussi sur les intrants de biens et services à la production. L'approche des gouvernements et des exploiters a changé au cours des soixante années d'exploitation moderne des ressources dans les deux régions, et ce, en raison de fortes augmentations de l'échelle de production, du besoin constant d'améliorer l'efficacité et des possibilités d'accueillir de nouvelles industries ou de nouveaux arrivants.

Une des principales conclusions qui en ressort est que si les gouvernements des années 1960 et 1970 avaient compris le potentiel d'augmentation des échelles et des modèles d'activité par rapport à ce que l'on connaît aujourd'hui, ils auraient probablement pris d'autres décisions concernant les politiques de développement et d'infrastructure. Cela dit, les économies des deux États et les capacités financières de leurs gouvernements étaient alors beaucoup plus petites, ce qui limitait les choix offerts au gouvernement. Certaines décisions, cependant, ont limité les options futures et ont rendu permanentes certaines insuffisances de la chaîne d'approvisionnement, ou encore certaines inefficiences économiques. La leçon, pour la planification des infrastructures, est donc d'adopter une approche qui fait place aux options afin de maximiser la flexibilité et de tenir compte des incertitudes quant à l'avenir.

L'efficacité des chaînes d'approvisionnement est impérative pour une industrie d'exploitation des ressources qui compte sur l'exportation. Les chaînes d'approvisionnement du Pilbara et du Queensland s'approchent des meilleures pratiques en matière d'efficacité, mais les chaînes de charbon du Queensland central sont à la traîne des chaînes de minerai

de fer. Cela s'explique en partie par le compromis entre, d'une part, les systèmes ferroviaires à accès libre qui permettent à plusieurs producteurs d'entrer sur le marché et, d'autre part, l'inefficacité qui découle du fait que le rail n'est que faiblement intégré aux autres éléments de la chaîne d'approvisionnement exploités séparément. Dans le Pilbara, les quatre systèmes ferroviaires privés sont entièrement intégrés dans les chaînes d'approvisionnement « du puits au navire » exploitées par les producteurs, mais cela a pour effet d'empêcher d'autres producteurs plus petits d'accéder facilement aux systèmes ferroviaires. Le fait que la production et le transport du charbon dans le Queensland central puissent compter sur des chaînes d'approvisionnement mieux intégrées montre les avantages d'un contrôle plus étroit par les producteurs de leurs chaînes d'approvisionnement. En parallèle, les nouveaux systèmes ferroviaires exploités par des producteurs uniques dans le Pilbara sont tenus de fournir un accès aux autres, le gouvernement exigeant également le partage des terminaux de chargement des navires.

Il existe ainsi une certaine convergence des approches des systèmes ferroviaires lourds et des terminaux entre les deux régions.

Les gouvernements ont un rôle clé à jouer dans les régions riches en ressources grâce à leur contrôle de l'attribution des terres et à leurs responsabilités de coordination. Les gouvernements du Queensland central et du Pilbara ont planifié et créé des couloirs et des zones de développement pour accueillir des infrastructures privées telles que des chemins de fer, des pipelines, ou encore des installations de manutention et de traitement telles que des parcs de stockage et des usines de GNL. Dans les deux États, les gouvernements ont mis en place des mécanismes différents, mais tous deux efficaces, pour la coordination et la facilitation des investissements.

Bien que ce document porte principalement sur la question des chaînes d'approvisionnement pour le transport des extrants et des intrants dans le cadre d'opérations minières et énergétiques, il aborde aussi la question de l'infrastructure sociale, sans laquelle les projets d'exploitation des ressources ne peuvent être développés. L'infrastructure sociale exige la prise de décisions politiques et commerciales pour déterminer si les opérations seront mieux desservies par les villes locales ou par une main-d'œuvre volante; pour veiller à ce que les villes des régions riches en ressources disposent d'une échelle, d'infrastructures et de services adéquats pour attirer et retenir les personnes qualifiées et leurs familles; et pour s'assurer que ces régions et leurs habitants puissent tirer des avantages durables du développement des ressources.