

Université de Montréal

**Approche critique des archétypes de pôles
logistiques intermodaux en Amérique du Nord et de la
rhétorique de leur promotion dans la région
métropolitaine de Montréal**

par

Alexandre Lambert

Faculté de l'Aménagement

Thèse présentée à la Faculté de l'Aménagement

en vue de l'obtention du grade de

Philosophiæ Doctor (Ph. D.)

en Aménagement

Mai 2017

© Alexandre Lambert, 2017

Résumé

Cette recherche a pour objet les outils et les formes urbaines associés au transport des marchandises et plus précisément les projets de développement de pôles logistiques intermodaux dans le contexte particulier de Montréal.

La reconfiguration en cours des éléments clés de la dynamique intermodale affecte les composantes stratégiques du patrimoine logistique montréalais que sont le port, les chemins de fer, mais aussi le réseau routier qui assure la cohérence locale du système de transport et qui est lourdement handicapé par la problématique de la congestion. La volonté du gouvernement québécois de favoriser le transport intermodal sur la base des avantages environnementaux et économiques supposés du transport intermodal et des pôles logistiques les fait apparaître comme des enjeux sociopolitiques cruciaux qui appellent à une compréhension des forces à l'œuvre dans la propagation et l'instrumentalisation de ce modèle de développement (Chapitre 1).

Or les présupposés épistémologiques déterministes sur lesquels se fonde la promotion de tels projets sont marqués par une illusion évolutionniste, reléguant au second plan la volonté des acteurs agissant sur leur formation, leur transformation et le débat public. Ceci affecte aussi l'orientation du débat scientifique et se reflète notamment dans des modèles géographiques résistant mal à la réalité historique d'un cas comme Montréal. Aussi proposons-nous une approche dialectique de la dynamique d'interaction du couple innovation technologique/mode de régulation capitaliste qui fait ressortir le rôle d'entreprises particulières qui animent les cycles de déploiement d'outils techniques et l'urbanisation (Chapitre 2).

Le développement des archétypes de pôles logistiques intermodaux en Amérique s'inscrit dans la genèse du système intermodal où les rapports de pouvoir qui articulent le développement concret du système sociotechnique intermodal paraissent dominés par les entreprises de la grande distribution. Celles-ci forment un « pôle de croissance » imposant des stratégies qui font la promotion de formes urbaines nouvelles, les archétypes de pôles logistiques, spécifiquement favorables à cette forme d'entreprise (Chapitre 3).

L'analyse de projets de mise en place des pôles et centres logistiques intégrés dans la région de Montréal est révélatrice d'une sélection par les acteurs dominants des potentiels intermodaux autour des solutions qui favorisent leurs objectifs logistiques et aménagistes. Ces objectifs des acteurs dominants sont assimilés par les acteurs politiques locaux comme outils de propagande pour la promotion de projets de développement susceptibles de contourner les limites imposées dans la région de Montréal, en particulier par la *Loi sur la protection du territoire agricole*, et neutraliser le débat régional et national sur le développement logistique intermodal (Chapitre 4).

La conclusion de cette thèse fait ressortir que la promotion de pôles logistiques intégrés dans la région de Montréal, victimes de leur dynamique spéculative, n'a pas mené à une planification effective de ce développement. Ce constat nous permettra d'ouvrir une réflexion sur la gouvernance publique des réseaux et sur le travail urbanistique, sa recherche et son enseignement, dans une perspective plus autonome des strictes considérations techniques et économiques.

Mots-clés : Urbanisation, Transport Marchandise, Système intermodal, Régulation capitaliste, Pôles logistiques, Dynamiques foncières, Montréal

Abstract

This research focuses on the tools and urban forms associated with freight transport, and more specifically on the development of intermodal logistics clusters in the specific context of Montréal.

The ongoing reconfiguration of the key elements of intermodal dynamics affects the strategic components of Montréal's logistics heritage: the port, the railways, but also the road network that ensures the local coherence of the transportation system and is heavily handicapped by the problems of congestion. The Quebec Government's desire to promote intermodal transport on the basis of the supposed environmental and economic benefits of intermodal transport and logistics clusters reveals them as crucial sociopolitical issues that call for an understanding of the forces at work in the spread and instrumentalisation of this development model (Chapter 1).

However, the deterministic epistemological assumptions on which the promotion of such projects is based are marked by an evolutionary illusion, relegating to the background the will of different players acting on their formation, transformation and public debate. This also affects the orientation of the scientific debate and is reflected in geographical models that resist the historical reality of a case like Montréal. We therefore propose a dialectical approach to the interaction dynamics of the technological innovation/capitalist regulation mode, which highlights the role of particular firms that drive the cycles of deployment of technical tools and urbanization (Chapter 2).

The development of the archetypes of intermodal logistics clusters in America is part of the genesis of the intermodal system, where the power relations that articulate the

concrete development of the intermodal sociotechnical system appear dominated by the large-scale distribution companies. These constitute a “growth pole” imposing strategies that promote new urban forms, the archetypes of logistics poles, specifically favourable to this form of enterprise (Chapter 3).

The analysis of projects to set up the integrated centres and logistics centres in the Montréal region reveals a selection by the dominant players of the intermodal potentials around the solutions that favour their logistical and management objectives. These objectives of the dominant players are assimilated by the local political actors as propaganda tools for the promotion of development projects likely to circumvent the limits imposed in the Montréal area, in particular by the *Act respecting the preservation of agricultural land*, and to neutralize the regional and national debate on intermodal logistics development (Chapter 4).

The conclusion of this thesis shows that the promotion of integrated logistics clusters in the Montréal region, which are the victims of its speculative dynamics, did not lead to effective planning of this development. This observation will enable us to reflect on the public governance of networks and urban planning, its research and its teaching, from a more autonomous perspective of strict technical and economic considerations.

Keywords: Urbanization, Freight Transportation, Intermodal System, Capitalist Regulation, Logistics Clusters, Land Dynamics, Montreal

Table des matières

RÉSUMÉ	I
ABSTRACT.....	III
TABLE DES MATIÈRES	V
LISTE DES FIGURES	VIII
LISTE DES SIGLES	X
REMERCIEMENTS	XII
PROLOGUE	XIII
INTRODUCTION	1
CHAPITRE 1: L'ENJEU STRATÉGIQUE DE L'IMPLANTATION DES PLATEFORMES	
LOGISTIQUES INTERMODALES À MONTRÉAL.....	18
1.1) LE PORT DE MONTRÉAL, CŒUR DU PATRIMOINE INFRASTRUCTUREL.....	19
1.2) MONTRÉAL À LA CONVERGENCE DE RÉSEAUX FERROVIAIRES.....	23
1.3) MONTRÉAL UNE PLATEFORME DE FRET AÉRIEN DE SECOND ORDRE.....	26
1.4) LE TRANSPORT ROUTIER DANS LA RÉGION DE MONTRÉAL	29
1.5) L'IMPLICATION DU GOUVERNEMENT DU QUÉBEC DANS LE DÉVELOPPEMENT DU TRANSPORT INTERMODAL	34
1.6) MISE EN PLACE DE PÔLES LOGISTIQUES INTÉGRÉES	38
1.6) COMPRENDRE LES FORCES À L'ŒUVRE DANS LA RESTRUCTURATION DES RÉSEAUX INTERMODAUX	42
CHAPITRE 2 : THÉORIE CRITIQUE DU DÉVELOPPEMENT DES RÉSEAUX SOCIOTECHNIQUES	
DANS LA VILLE	44
2.1) LES SYSTÈME DE MOUVEMENT COMME UNITÉ D'ANALYSE DU RAPPORT SYSTÈMES SOCIOTECHNIQUE – URBANISATION DANS LA LONGUE DURÉE	44

2.2) CRITIQUE DE LA DOMINATION ÉPISTÉMOLOGIQUE DU CONCEPT LIBÉRAL D'ÉVOLUTION TECHNOÉCONOMIQUE DÉTERMINISTE DANS L'INTERPRÉTATION DES CYCLES DE TRANSFORMATION SOCIOTECHNIQUE ET URBAINE	51
2.3) LE POIDS ÉPISTÉMOLOGIQUE DU MYTHE ÉVOLUTIONNISTE LIBÉRAL : L'EXEMPLE DES MODÈLES TECHNOÉCONOMIQUES D'ÉVOLUTION PORTUAIRE ET LEUR CONFRONTATION AU CAS HISTORIQUE DE MONTRÉAL.....	63
2.3.1) <i>Le modèle canonique d'évolution des structures portuaires de James H. Bird et ses avatars</i>	65
2.3.2) <i>Le Port de Montréal : sa transformation à travers le temps</i>	83
2.4) DIALECTIQUE DES CYCLES DE TRANSFORMATION SOCIOTECHNIQUE DE L'ESPACE URBAIN ENTRE LES CADRES NORMATIFS TECHNOÉCONOMIQUE ET SOCIOPOLITIQUE	102
2.6) TRANSPOSITION DE CES CONSIDÉRATIONS À NOTRE OBJET D'ÉTUDE.....	122
CHAPITRE 3 : ÉCONOMIE POLITIQUE DE L'ARCHÉTYPE DE PÔLE LOGISTIQUE INTÉGRÉ EN AMÉRIQUE DU NORD.....	126
3.1) L'INNOVATION TECHNIQUE INTERMODALE DANS LA FORMATION DES INFRASTRUCTURES LOGISTIQUES CONTEMPORAINES	127
3.2) LA RECONFIGURATION DES ÉQUIPEMENTS INTERMODAUX ET LEUR RAPPORT À L'ENVIRONNEMENT URBAIN.....	137
3.3) LES ENTREPRISES RÉSEAU COMME PÔLES DE CROISSANCE STRUCTURANT LE SYSTÈME SOCIOTECHNIQUE INTERMODAL	143
3.3.1) <i>Les innovateurs schumpetériens dans les chaînes de production et de distribution modernes</i>	146
3.3.2) <i>Le développement privatif des réseaux de plateformes intermodales et son impact sur l'aménagement territorial</i>	154
3.3) STRATÉGIE TERRITORIALE DES ENTREPRISES RÉSEAU À TRAVERS LES RÉSEAUX INTERMODAUX ET LA DYNAMIQUE FONCIÈRE DE LA GRANDE DISTRIBUTION	159
3.4) LE RÔLE DE L'EXTERNALISATION DES COÛTS, DE POSITIONNEMENT GÉOGRAPHIQUE ET DES DYNAMIQUES FONCIÈRES DES ENTREPRISES RÉSEAU DANS LE PASSAGE DU TERMINAL AU PÔLE LOGISTIQUE INTÉGRÉ	165

3.5) LE RÔLE DES INSTANCES PUBLIQUES DANS LA FORMATION DES PÔLES LOGISTIQUES INTÉGRÉS	183
3.6) ARCHÉTYPE NORD-AMÉRICAIN DU PÔLE LOGISTIQUE INTÉGRÉ	189
CHAPITRE 4 : L'ARCHÉTYPE DU PÔLE LOGISTIQUE DANS LES RHÉTORIQUES DE PLANIFICATION ET DE SPÉCULATION FONCIÈRE À MONTRÉAL.....	199
4.1) LE PROJET DE CENTRE DE DISTRIBUTION NATIONALE DE <i>CANADIAN TIRE</i> À COTEAU-DU-LAC ET LE PROJET DE COMPLEXE INTERMODAL DU <i>CANADIEN PACIFIQUE</i> À LES CÈDRES COMME VECTEURS DE DYNAMIQUE FONCIÈRE	201
4.2.1) <i>Le projet de complexe intermodal du Canadien Pacifique aux Cèdres</i>	<i>206</i>
4.1.2) <i>Le projet de centre de distribution nationale de Canadian Tire à Coteau-du-Lac</i>	<i>216</i>
4.1.3) <i>La dimension spéculative de la dynamique de négociation des acteurs privés</i>	<i>242</i>
4.2) APPROPRIATION DES VISÉES FONCIÈRES SPÉCULATIVES DU DÉVELOPPEMENT LOGISTIQUE PRIVÉ PAR LES INSTANCES LOCALES DE LA PÉRIPHÉRIE MONTRÉALAISE À TRAVERS L'UTILISATION RHÉTORIQUE DU CONCEPT DE PÔLE LOGISTIQUE	250
4.2.1) <i>La promotion par les instances publiques locales d'un pôle logistique dans la région de Vaudreuil-Soulanges.....</i>	<i>254</i>
4.2.2) <i>La promotion par les instances publiques locales d'un pôle logistique dans la région de Contrecoeur</i>	<i>261</i>
4.2.3) <i>Accaparement des visées d'aménagement régional par les instances locales.....</i>	<i>269</i>
4.3) DÉSENGAGEMENT DU GOUVERNEMENT FÉDÉRAL ET FAILLITE DE L'ÉTAT QUÉBÉCOIS PLANIFICATEUR DE PÔLES LOGISTIQUES : LE TRIOMPHE PUBLIC DE LA DYNAMIQUE FONCIÈRE SPÉCULATIVE	273
CONCLUSION	296
BIBLIOGRAPHIE.....	I
ANNEXE 1 : CARTE DE LOCALISATION	XVIII
ANNEXE 2 : LISTE DE 22 ÉTUDES EN LIEN AVEC LA CRÉATION D'UN PÔLE LOGISTIQUE AU QUÉBEC TELLE QUE PRÉSENTÉE PAR LE CLD-VAUDREUIL-SOULANGES (2013)	XIX

Liste des figures

Figure 1.	<i>Axes d'échange empruntant les terminaux portuaires montréalais.....</i>	21
Figure 2.	<i>Réseaux ferroviaires et débouchés maritimes du CP et du CN.....</i>	24
Figure 3.	<i>Autoroutes et artères congestionnées durant la période de pointe du matin de l'automne 2008 dans la grande région de Montréal</i>	29
Figure 4.	<i>Carte de localisation</i>	41
Figure 5.	<i>Illustration du modèle « Anyport » de James H. BIRD</i>	67
Figure 6.	<i>Étapes dans l'évolution de la relation Ville-Port selon le modèle proposé par Brian S. HOYLE</i>	71
Figure 7.	<i>Extension du modèle de BIRD proposé par Jean-Paul RODRIGUE et Theo E. NOTTEBOOM</i>	74
Figure 8.	<i>Modélisation du processus de développement des terminaux à conteneurs proposée par Robert Mc CALLA.....</i>	76
Figure 9.	<i>Illustration du sous-modèle de prise de décision proposé par Jacques CHALIER et Jacques MALÉZIEUX.....</i>	81
Figure 10.	<i>Extrait d'une carte de Montréal en 1753 où nous soulignons la relation espaces publics – littoral</i> 85	
Figure 11.	<i>Extrait d'une carte de Montréal en 1846 où nous soulignons la relation espaces publics – littoral</i> 86	
Figure 12.	<i>Fragment d'une affiche publicitaire pour la Cité de Maisonneuve au début du 20^{ième} siècle</i>	88
Figure 13.	<i>Portion du port de Montréal (haut havre) réaménagée au début du 20^{ième} siècle</i>	90
Figure 14.	<i>Photos aériennes de la Rue Notre-Dame et des quais du port de Montréal dans le quartier Hochelaga en 1947 et en 1999</i>	98
Figure 15.	<i>Illustration graphique de séries statistiques indicatives des cycles de développement du transport aux États-Unis de 1810 à 1930, selon Walter ISARD</i>	111
Figure 16.	<i>Trafic généré par les 10 plus grands importateurs intermodaux américains pour l'année 2010 (en millier d'EVP)</i>	152
Figure 17.	<i>Schéma descriptif du réseau de distribution multimodal de l'autorité portuaire de New York et du New Jersey</i>	173
Figure 18.	<i>Déplacement du centre de la population des États-Unis de 1790-2010.....</i>	175
Figure 19.	<i>Typologie des Pôles logistiques intégrés nord-américains proposés par Jean-Paul RODRIGUE et al. (2010).</i>	177

Figure 20. Vue aérienne du terminal intermodal de BNSF et des centres de distribution adjacents, composantes initiales des pôles logistiques intégrés du comté de Will, Illinois, près de Chicago	179
Figure 21. Carte de la zone de développement des pôles logistiques intégrés du comté de Will, Illinois, près de Chicago.....	180
Figure 22. Carte du corridor intermodal prioritaire « Hartland Corridor » de la compagnie de chemins de fer Norfolk Southern	186
Figure 23. Schéma descriptif des composantes d'un pôle logistique intégré et de leurs relations	192
Figure 24. Schéma descriptif du terminal intermodal et du parc logistique intégré « Les Cèdres » de la compagnie de chemin de fer CP.	209
Figure 25. Carte du projet de Complexe intermodal Les Cèdres de la compagnie de chemin de fer Canadien Pacifique.....	210
Figure 26. Plan et extrait du « Plan de propriété » illustrant l'agrandissement du centre de distribution de Canadian Tire présenté en annexe de la demande de dézonage de Coteaux-du-Lac	227
Figure 27. Plan de localisation du projet de centre de distribution de Canadien Tire dans le secteur Bolton de la municipalité de Caledon (Ont.)	239
Figure 28. Illustration du « concept du pôle logistique national » tel que proposé par le CLD de Vaudreuil-Soulanges	257
Figure 29. Délimitation des Zones logistiques et industrielles tel qu'envisagée par le CLD de Vaudreuil-Soulanges	258
Figure 30. Carte d'implantation du terminal à conteneurs de Contrecœur	262
Figure 31. Espaces industriels vacants - Contrecœur	264
Figure 32. Carte de la CITÉ 3000 et Technopôle Contrecœur.....	266
Figure 33. Extrait de la carte de la CITÉ 3000 et Technopôle Contrecœur.....	267
Figure 34. Stratégie Maritime : Grands corridors de commerce nord-américains.....	286
Figure 35. Les cartes des secteurs visés par le projet de loi n° 85, Loi visant l'implantation de deux pôles logistiques et d'un corridor de développement économique aux abords de l'autoroute 30 ainsi que le développement des zones industrialo-portuaires de la région métropolitaine de Montréal ...	288

Liste des sigles

ADM : Aéroports de Montréal

APM : Administration Portuaire de Montréal

BNSF : Compagnie de chemins de fer *Burlington Northern Santa Fe*

CLD : Centre local de développement

CN : Compagnie de chemins de fer *Canadien National*

CP : Compagnie de chemins de fer *Canadien Pacifique*

CPTAQ : Commission de la protection du territoire agricole du Québec

CSX : Compagnie de chemins de fer *CSX*

EVP : Conteneur équivalent de vingt pieds

KCS : Compagnie de chemins de fer *Kansas City Southern*

LPTAA : Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles (Québec)

NS : Compagnie de chemins de fer *Norfolk Southern*

MTQ : Ministère du transport du Québec

MRC : Municipalités régionales de comté

TAQ : Tribunal Administratif du Québec

UP : Compagnie de chemins de fer *Union Pacific*

USTRANSCOM : United States Transportation Command

À ma mère Carmen Bourassa

Remerciements

Cette recherche a été rendue possible grâce au soutien financier du *Fonds de recherche du Québec – Société et culture* et de la *Fondation Desjardins*.

Je remercie mon directeur Michel Gariépy pour toute l'amitié, la curiosité, la clairvoyance et la patience sans lesquelles il est certain que cette recherche n'eût pu aboutir. Je veux également remercier le Professeur Gabriel Dupuy pour ses précieux commentaires et suggestions, à l'occasion d'un stage effectué à son laboratoire, le *CRIA* de l'*Université Paris 1 – Sorbonne*, alors que démarrait ma recherche

André Côté, mon oncle, et François Côté, mon autre père, ont consacré chacun des dizaines, voire des centaines d'heures au travail colossal de correction des textes du dyslexique – dysorthographique que je suis. Aussi, je leur dois mes plus sincères remerciements.

À mes amis, et en particulier à Vincent Hamel, je dis aussi merci pour tous ces mots d'encouragement qui m'ont bien souvent permis de remonter la pente.

Merci à ma famille et en particulier à celle qui est la plus proche : Gabrielle Laforest, Florent et Corinne. La première est demeurée tout au long de ce labeur ma partenaire aimante, le socle sur lequel j'ai pu appuyer la confiance nécessaire à un tel travail. Les deux autres, mes enfants, auront été la plus adorable des motivations à mener l'ouvrage à terme.

Enfin, à Carmen Bourassa, ma mère, je dois la volonté inébranlable de repousser mes limites et le soutien indéfectible qui rend cet ambitieux horizon possible. Merci!

Prologue

Notre intérêt pour le développement des infrastructures de transport des marchandises et pour la part du phénomène d'urbanisation qui y est associé a des motivations bien personnelles. Comment d'ailleurs pourrait-il en être autrement lorsque l'on considère le peu de réflexions à ce propos dans le champ disciplinaire de l'urbanisme, dont nous sommes intellectuellement issu et auquel cette thèse participe. Sans les fréquentes visites du bambin que nous fûmes avec son père au port de Trois-Rivières, visites qui ont imprimé dans notre imaginaire la monumentalité et la fascinante technicité de cet espace unique, nous aurions sans doute rejoint la cohorte des professionnels de l'aménagement qui ne voient dans cet espace que nuisances à repousser au plus loin de la périphérie urbaine. Or, au-delà de ce vieux réflexe fonctionnaliste qui nous amène en tant qu'aménagistes à séparer et à cloisonner une réalité urbaine inéluctablement hétérogène et contradictoire, il nous est apparu il y a déjà longtemps que ces espaces de flux marchands étaient urbains par nature et devaient être considérés par l'urbanisme avec autant d'attention que les milieux de vie, si cette discipline avait réellement comme vocation une compréhension globale du phénomène d'urbanisation qui participe aujourd'hui indéniablement de la nature humaine.

Mais approcher cette réalité dans ses manifestations contemporaines, et en particulier dans celles qui sont associées au développement récent du transport intermodal, c'est être confronté à l'éblouissante fascination des innovations techniques, que la vulgate qui nous baigne tous nous pousse invariablement à voir comme les éléments moteurs du « progrès » de l'humanité et de l'urbanité. En nous embarquant dans le long parcours de recherche qui aura mené à la rédaction de cette thèse, nous

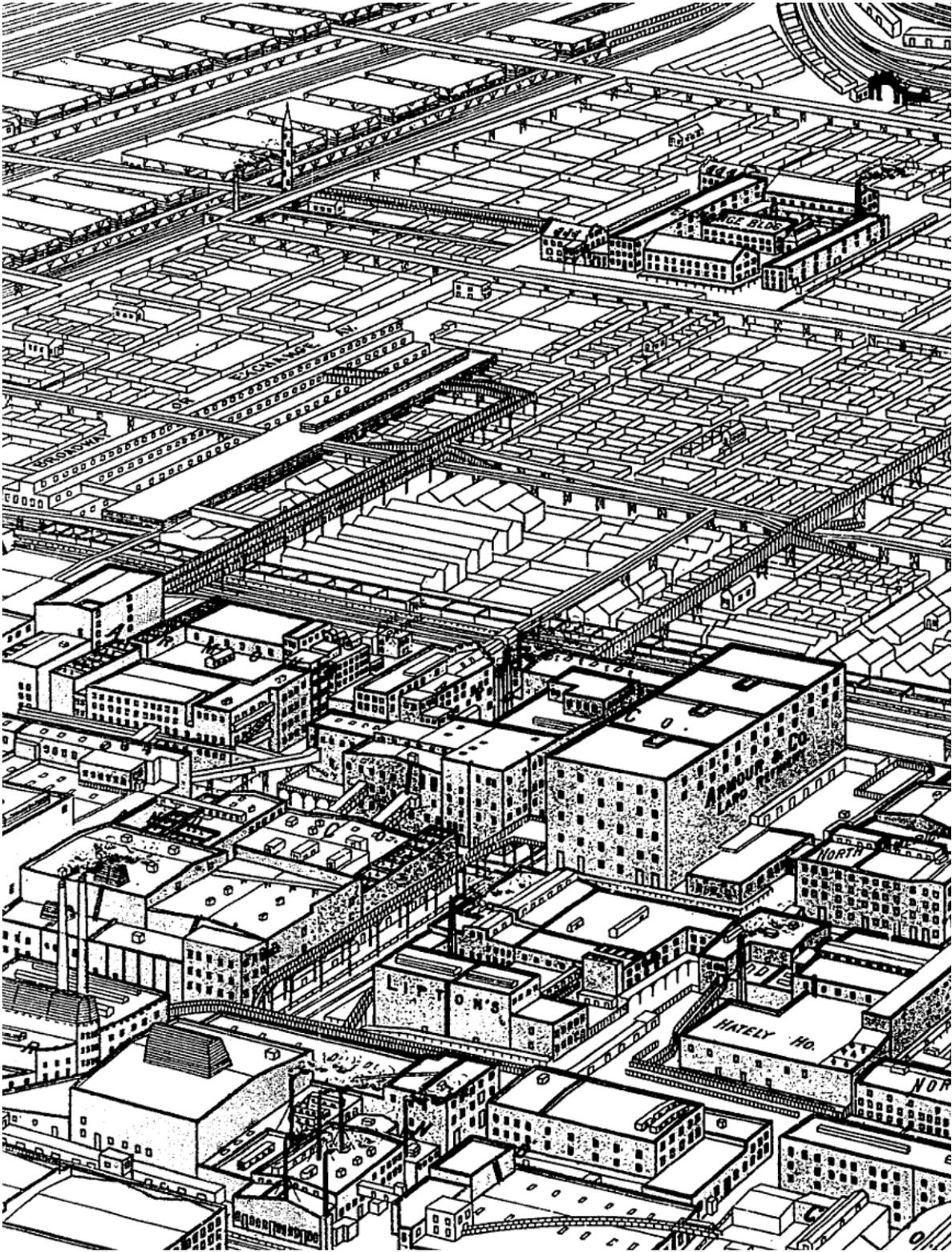
n'avons pas échappé à cet éblouissement. Aussi, si notre intention de départ était de mieux comprendre comment l'évolution contemporaine du transport intermodal pouvait receler des solutions futures au problème bien actuel de la saturation des réseaux urbains et de l'épuisement des ressources naturelles, nous avons rapidement été confronté à la réalité du développement de l'intermodalité et des limites que lui impose sa conception initiale sur sa capacité à résoudre les problématiques de transport urbain et de consommation d'énergie. Aussi, à force d'être confronté au constat d'échec plus ou moins grand des initiatives pilotes de mise en place de réseaux locaux de transport intermodal, nous avons graduellement pris conscience de la déconnexion qui existe entre le discours sur les bienfaits environnementaux du transport intermodal et la réalité de la surconsommation globale qu'il a contribué à faire naître.

Ainsi, malgré nos intentions initiales, cette thèse n'est pas une prospective permettant d'arriver à mieux comprendre, dans le contexte particulier de Montréal, comment le recours au transport intermodal et à ses éléments urbains structurants pourrait participer à l'émergence d'une organisation urbaine plus durable. Certes, l'ancrage local de nos préoccupations demeure ce qui tient de notre désir de travailler un matériau, Montréal, sur lequel nous disposons d'une connaissance riche et diversifiée que seuls apportent le temps et la fréquentation assidue et sur lequel s'est reporté l'attachement personnel dont nous avons parlé. Mais ce qui s'est ajouté, c'est la nécessité d'une reconfiguration du cadre épistémologique et théorique qui puisse nous permettre de comprendre la réalité du développement des outils de transport intermodal des marchandises au-delà des apparences et de l'éblouissante fulgurance des transformations techniques.

Mais le développement de notre recherche a aussi été marqué par sa durée : s'échelonnant sur près d'une décennie, et sur plus de 15 ans si l'on prend en compte le travail de recherche sur la relation ville/port mené à la maîtrise (LAMBERT, 2006), nous avons été confronté à la transformation du contexte local et de notre objet d'étude. En effet, alors que nous entamions notre travail, émergeaient au sein de la communauté d'affaires montréalaise des projets de plateforme intermodale et de pôle logistique qui promettaient les jours fastes d'un développement économique et commercial sans limites. Port, chemin de fer et terminaux étaient autant d'actifs promettant à Montréal de recevoir plus que sa part du développement du commerce mondial. Aussi avons-nous tout au long de cette recherche suivi ces différents projets, un peu à la manière d'un journaliste témoin de l'histoire en marche, pour confronter nos réflexions théoriques à une réalité en formation et en transformation.

Ainsi cette thèse se trouve-t-elle au croisement de trois pôles : un ancrage local, une théorisation susceptible de le contextualiser géographiquement et historiquement, et un suivi méthodique de projets clés qui rend compte à la fois de cette réalité locale et de son contexte dans la dynamique du cheminement des projets et du débat public. C'est pleinement conscient des défis que cette forme non orthodoxe de recherche implique que nous mettons en garde le lecteur. Dans ces pages, vous ne trouverez pas une progression linéaire du général au particulier, du mondial au local, mais plutôt un va-et-vient continu entre ces pôles opposés qui rend compte de l'élaboration d'une théorie ancrée, où la compréhension du cas montréalais se construit indissociablement avec celle d'une approche théorique synthétique, et inversement. Au terme de cet exercice qui aura pleinement tiré parti de la liberté du travail académique, nous sommes persuadé que ce processus même de construction de connaissance constitue la plus riche des contributions que notre thèse apporte à notre discipline.

Union Stock Yards, Chicago, 1901



Fragment de : *General View of Chicago Stock Yards 1901*. New York: Sanborn-Perris Map Co., [Carte] Library of Congress

Introduction

Lieu d'échanges matériels, la ville l'est indéniablement en tant qu'habitat d'une formidable concentration humaine y trouvant la satisfaction de ses besoins. Cette concentration spatiale de besoins à satisfaire, dont les plus fondamentaux, forme une première constante en rapport avec celle des limites biophysiques de l'espace urbain, par nature non autosuffisant, rapport qui anime cet espace du perpétuel acheminement des matières nécessaires et agréables à la vie et de l'évacuation des autres.

Le mode d'organisation économique capitaliste, dans lequel la croissance résultant du mouvement profitable des capitaux joue un rôle si crucial, apparaît indissociable de l'extension des villes et du domaine urbain comme moyen privilégié d'accumulation, notamment de valeurs matérielles. Le fait que la succession des « économies monde » décrite par Braudel (BRAUDEL 1967) dans la marche du capitalisme occidental (aujourd'hui mondial) et son corolaire, la hiérarchisation des réseaux urbains en formation, aient particulièrement fait rayonner l'influence successive de ces métropoles, Venise, Anvers, Amsterdam, Londres, New York, villes portuaires et marchandes, témoigne tout au moins de l'importance historique des échanges matériels et des moyens concrets d'acheminement dans l'orientation du changement socioéconomique.

Que les villes aient toujours été en partie affaire de transport de marchandises est un constat renforcé par cette « modernité » où elles incarnent le marché, le cœur de la dynamique économique libérale dominant aujourd'hui sans partage, semble-t-il. Le développement, la transformation, voire la complexification par fragmentation, des fonctions de production et de consommation à travers l'histoire de la croissance

capitaliste accompagnent l'urbanisation des sociétés et structurent une part importante de l'édification des réseaux physiques, de l'institution de processus d'arbitrage et de gouvernance, et de l'articulation de systèmes technologiques, dédiés, en partie du moins, à mobiliser pour les habitants des villes et pour ceux qui tirent profit de leur édification comme de leur fonctionnement, la portion substantielle des ressources de l'écoumène. Les dynamiques économique et sociale des environnements urbains ne dépendent évidemment pas strictement des capacités à organiser les flux d'échange de biens dont dépendent les populations urbaines ou la valorisation du capital, comme les besoins de chacun ne se réduisent pas à ceux du corps.

De nouveaux réseaux, de nouvelles hiérarchies restructurent le rôle et le fonctionnement des villes comme ils accélèrent la circulation du capital générateur de plus-value, de profit. Cette restructuration, faisant émerger cette « société en réseaux » décrite par CASTELLS (1998), toujours plus dépendante du maillage des réseaux physiques et virtuels coordonnés, assure la circulation du capital, concentre encore davantage la richesse et les territoires qui en bénéficient, tout en dispersant et en fragmentant les moyens de sa production. Ceci donne lieu à une « métropolisation » de l'activité et de l'habitat (SASSEN 1994), métropolisation entraînant une redéfinition des rôles urbains dans laquelle la dotation en grandes infrastructures de transport demeure pourtant une donnée-clé du processus concurrentiel qui articule les rapports socioéconomiques des grandes villes-région (SASSEN 1994; CASTELLS 1998; O'CONNOR 2010). Aussi, on considère que les changements contemporains de l'économie capitaliste mondiale sont concomitants à ceux touchant le développement de technologies de transport ou de manutention et l'influence qu'elles ont ensemble exercée sur la reconfiguration des infrastructures et le développement territorial, particulièrement l'urbanisation.

Or les capacités d'acheminement contemporaines, à l'instar des capacités de transport en général, en particulier l'offre d'infrastructures dans sa diversité physique et pratique, agissent comme celles qui les ont précédées sur l'organisation de pans entiers de l'espace urbain (ISARD 1942; ISARD 1942; HARVEY 1985; HARVEY 1989; BERRY 1991). Ceci appelle une prise en compte de leur mode d'articulation avec la dynamique d'urbanisation, afin d'éclairer les modes d'interaction qui transforment le processus d'édification urbain, lui-même inscrit dans le contexte plus large de l'organisation socioéconomique capitaliste et de l'arbitrage politique et institutionnel des démocraties, ou du moins des administrations publiques. En effet, le passé industriel de nos villes et l'héritage mercantile sur lequel il s'édifia ont ostensiblement laissé la marque de ces technologies de transport qui périodiquement ont accompagné l'émergence de nouvelles formes urbaines autant qu'économiques, et forcé la réévaluation et le repositionnement des précédentes dans une dynamique cyclique de « développement », « d'innovation » et de « créativité destructrice » auxquelles l'organisation de la société libérale moderne apparaît soumise (SCHUMPETER 1927, 1935, 1939 1942; ISARD 1942, 1942; HARVEY 1985, 1989, 2001).

Si chacun reconnaît que l'importance de l'exploitation des ressources naturelles ou de leur transformation manufacturière pour les économies occidentales d'hier ont été liées au fonctionnement et à l'édification des moyens d'acheminement marchand et leur entrecroisement au sein de pôles urbains, on tend cependant à déclarer péremptoirement que la modernité est en rupture avec cette continuité historique, ceci alors même que la manufacturière *General Motors* a certes cédé sa place comme plus grande entreprise du monde, mais au profit de la vendeuse au détail *Wal-Mart* (BONACHICH et WILSON 2008). Aussi, cette dématérialisation supposée de l'activité

économique masque, dans les statistiques de croissance de l'industrie des services au sein de sociétés et de villes occidentales, une part substantielle des activités encore directement ou indirectement liées aux dynamiques d'acheminement sur le marché urbain, s'additionnant à celle, toujours présente, liée aux fonctions plus « traditionnelles » de valorisation des matières et objets acheminés pour perpétuer la part bien matérielle de l'économie globale et urbaine.

C'est cet axiome fondamental – la persistance du rapport entre l'édification urbaine et l'organisation des moyens d'acheminement matériel au sein des cycles de développement économique et technique – qui est l'axiome de départ de cette recherche. Mais, c'est en particulier cet axiome qui appelle une investigation des problématiques liées au rôle contemporain des régions urbaines comme foyer des structures d'acheminement et, inversement, au rôle contemporain des structures d'acheminement comme mode de structuration de la région urbaine. Si l'on doit reconnaître aux fonctions d'acheminement une place importante dans les économies développées ou en développement, et si l'on doit reconnaître de même une continuité historique de la non-autosuffisance de l'habitat urbain, on doit conclure que la poursuite d'une interaction mutuelle et structurante entre ce type de fonction et d'habitat transforme cette interaction en enjeux politique autant qu'économique. Aussi considérerons nous les infrastructures, les services d'acheminements intermodaux et les formes entrepreneuriales qui leurs sont associés comme les composantes d'une système sociotechnique.

Un système sociotechnique, tel que nous l'envisagions dans cette thèse, est une organisation délimitée de liaison économique, culturelle, sociale, politique et technique incarnée dans différents acteurs et artefacts qui ensemble forment un réseau et dont le comportement et l'utilisation vise à assurer la stabilité d'ensemble de l'organisation en

limitant les variations de ces composantes à celles qui concourent de manière satisfaisante à son fonctionnement. Cette définition qui part du constat que les grands systèmes techniques sont par nature complexes et à la fois modelés par la société et déterminants pour elle (HUGHES 1983; 2000) s'inspire de la théorie générale des systèmes de BERTALANFFY (1968) qui envisage la notion de système d'un point de vue holistique. Ce processus même d'organisation, de constitution des systèmes ou des réseaux sociotechniques, constitue une simplification utile des problèmes pratiques auxquels elle vise à répondre (SIMON 1996; 2007) simplification qui fait en sorte que même si en apparence l'on se trouve devant un artéfact purement technique, celui-ci « (...) *incorpore dans sa définition même une certaine description du monde social, naturel, économique, dans lequel il est appelé à fonctionner.* » (AKRICH 1989).

Ici, il importe de spécifier le sens donné à la fois aux termes *technique* et *social* dans la mise en opération du concept de système ou de réseau sociotechnique. Tout d'abord, dans ces pages, nous ferons référence à ce que HUGHES (1983; 2000) appelle *Large technical System* (LTS). Par leur couverture géographique et leur omniprésence, ces grands systèmes techniques sont formés pour servir des buts sociaux, politiques, culturels et économiques qu'ils transforment à leur tour, comme HUGHES l'illustrât magistralement en rendant compte du processus d'émergence des réseaux de production et de distribution de l'électricité. Il apparaît évident que le système d'acheminement intermodal répond aux critères d'un LTS par son étendue et la pénétration de son influence.

Or, ces systèmes ne sont pas des constructions abstraites théoriques, mais bien le déploiement concret d'innovations dans l'ensemble des sphères de l'action humaine. Aussi, on peut comprendre que s'ils répondent à des critères techniques (dimension des

conteneurs, capacité des navires et des trains, automatisation de la manutention...), ces considérations techniques s'appliquent dans un cadre commercial auquel est donc forcément adjointe la dynamique économique. Ainsi, la «logistique» contemporaine, même si elle est qualifiée de révolutionnaire, ne peut cependant pas être décrite, caractérisée ou comprise dans le seul champ sémantique de la rupture, tant elle incarne une perpétuation de la relation entre la fonction d'acheminement et «l'édifice urbain» au sein de l'extension des rapports socioéconomiques capitalistes qui a accompagné le phénomène d'urbanisation tel qu'il est compris et vécu depuis quelque deux siècles. Aussi parlerons-nous, à l'égard du terme technique du système sociotechnique d'acheminement intermodal, d'un cadre normatif technico-économique qui le structure en partie.

Cependant, comme nous l'aborderons plus en détail dans le second chapitre de cette thèse, ces grands systèmes techniques n'existent pas en vacuum, comme d'ailleurs leur encadrement économique n'est pas donné de nature, dirait on. Ces systèmes sont développés au sein de creusets sociaux et politiques qui en sont des éléments constitutifs, que l'on pense seulement aux contraintes judiciaires ou législatives, sans mentionner les pratiques de consommation et les perceptions et débats publics qui influencent leur mise au monde et leur opération. Aussi parlerons-nous, à l'égard du terme social du système sociotechnique d'acheminement intermodal, d'un cadre normatif sociopolitique.

Enfin, on comprendra que notre acception du concept de système sociotechnique tend à intégrer les aspects techniques, économiques, sociaux et politiques de leur matérialisation et de leur opération. Aussi, la dichotomie que nous proposons entre les cadres normatif technoéconomique et sociopolitique paraîtra d'abord comme

antinomique à l'aspect holistique du concept de système ou de réseau sociotechnique qui cherche à les réconcilier. Il nous est cependant rapidement apparu qu'il fallait, dans le cas spécifique du réseau d'acheminement intermodal, du moins pour le bénéfice de la recherche, créer cette dichotomie artificielle entre les cadres normatifs étant donné le poids prépondérant qu'a pris la perspective technoéconomique. Vu la dérèglementation et de désengagement public qui a marqué depuis une génération le contexte de développement du système sociotechnique d'acheminement intermodal, ce sont, dans les faits, les critères techniques et économiques qui ont en apparence été les seuls à en déterminer la forme, les fonctions et les pratiques. Or, en particulier à l'égard des effets qu'ils peuvent avoir sur l'aménagement du territoire, ces développements ont des conséquences sociales et politiques comme nous le verrons dans les deux derniers chapitres de la thèse. Aussi, ce système dont l'émergence est apparemment détachée des considérations sociales et politiques, incarnerait une démonstration probante du déterminisme du développement technique dont les effets sont imposés par la « nature » des mécanismes économiques qui les mettent en œuvre. On comprendra que les choix politiques et sociaux de laisser les seuls critères techniques et économiques gouverner la matérialisation de ce système sont en soi révélateurs de leur caractère sociotechnique. Aussi, il faut prendre conscience que ceux-ci s'appuient sur des positions épistémologiques qui les mettent en valeur, en l'occurrence une perspective déterministe des effets de la technologie sur la société qui sous-tend le cadre normatif technoéconomique et une perspective socioconstructiviste des effets de la société sur la technologie qui sous-tend le cadre normatif sociopolitique.

Conscient du biais déterministe qui marque actuellement la recherche sur le développement des pratiques et des outils intermodaux, nous faisons un choix d'adopter un biais socioconstructiviste. C'est pourquoi notre approche doit être qualifiée de

« critique ». Cette position de recherche vise donc à mieux faire ressortir le caractère co-évolutif des deux cadres normatifs dans la matérialisation du système sociotechnique d'acheminement intermodal en insistant sur les éléments sociopolitiques qui affectent l'aménagement du territoire et qui sont trop souvent négligés.

L'incapacité de plus en plus avérée des pouvoirs publics à résoudre les problèmes de congestion du réseau routier, seul à être demeuré largement sous tutelle collective, du moins en Amérique du Nord, appelle à nous questionner sur la nature et l'orientation du développement des technologies intermodales qui affectent la performance des autres réseaux dont l'orientation est dominée par les logiques des acteurs privés. Par le recours au conteneur, le transport intermodal ou multimodal, ensemble technologique novateur, a induit une réduction du coût des expéditions à l'échelle globale, et donc participé directement au processus de mondialisation des marchés. Or, bien que le développement des ramifications locales de ce réseau global ait été et soit encore systématiquement promu auprès de la population et des instances politiques sur la base du transfert d'une partie de la pression pesant sur le réseau routier public vers d'autres réseaux et d'autres modes à l'échelle régionale, à cette échelle le développement de l'intermodalité n'a, à ce jour, pas rempli cette promesse (HESSE 2004; BOUDOUIN 2006; HESSE 2008).

L'émergence d'un espace-réseau mondial, plus performant que l'espace-réseau local et régional dont sont tributaires les marchés locaux et régionaux, serait-il l'un des résultats du développement du système sociotechnique intermodal? Une telle dichotomie, dont on perçoit l'existence, ne surprendrait personne puisqu'elle existe et est bien décrite dans d'autres domaines liés à la « mondialisation », notamment eu égard à la structuration du réseau informationnel et de son corolaire, la « fracture numérique » (DUPUY 2007) : elle serait, en définitive, une autre incarnation de la fragmentation liée à

la constitution de la « société en réseau » et la « métropolisation » de l'espace urbanisé déjà anticipée il y a plus d'une décennie (SASSEN 1994; CASTELLS 1998). Les circonstances, qui découlent autant de l'ouverture des marchés à l'échelle planétaire, de la concurrence transnationale qu'elle induit, de la mise en place de la chaîne intermodale innovante qui les matérialise, que de l'effritement de l'engagement des États dans la planification des systèmes d'acheminement, produisent aujourd'hui des conditions problématiques particulières qui voient une partie croissante du patrimoine infrastructurel, qui supporte la structure de la région urbaine montréalaise, être réorientée. La forme du développement du système intermodal, induite par le jeu des acteurs et leurs rapports hiérarchiques, s'accompagne d'un accroissement de la sollicitation des réseaux routiers publics dont dépendent les systèmes économiques locaux et régionaux, sans, semble-t-il générer des alternatives au mode routier sur d'autres itinéraires que ceux favorisés par les entreprises susceptibles d'opérer à l'échelle mondiale.

L'absence de questionnement systématique sur l'organisation des infrastructures et des pôles d'acheminement en tant que mode d'urbanisation, donc essentielle à la dynamique de la condition urbaine, constitue en soi un problème de connaissance clé qui découle, comme l'a bien démontré DUPUY (1991), notamment de biais spécifiques de l'urbanisme et de la domination qu'exerce le discours technique du génie, facteurs qui ensemble inhibent encore aujourd'hui une réflexion plus générale sur ces réseaux comme agents d'urbanisation. La négligence persistante de l'urbanisme à l'égard de la transversalité des enjeux liés à l'infrastructure et aux pratiques de transport et d'acheminement en particulier est, de plus, liée à la segmentation de la tutelle qu'exercent les acteurs publics et privés sur différents réseaux, segmentation que le déploiement des appareils idéologiques néolibéraux a accentuée en minant la légitimité

des privilèges décisionnels, règlementaires et coercitifs des collectivités politiques quant aux autres réseaux – maritimes et ferroviaires – réseaux privés ou quasi privés qui, avec les pôles qui les interconnectent, composent le socle des infrastructures du transport intermodal moderne.

Notre intérêt pour la nature ontologique des liens qui unissent les phénomènes d'urbanisation et de déploiement des réseaux d'acheminement nous amène cependant à constater que le contexte contemporain exige à la fois une réflexion sur la planification d'ensemble de ces réseaux d'infrastructures, en particulier de leur nœud, et ce dans leur cadre intermodal. Comme le transport des personnes, le transport des marchandises doit être considéré comme « inventeur de lieux » (AMAR 1993) et « adaptateur territorial » (DUPUY 1995) entre les mains d'acteurs qui ont, par ces outils, vocation d'aménagement et sont susceptibles de conditionner les choix collectifs et donc d'y être aussi soumis. Aussi doit-on mieux comprendre l'impact de l'émergence des innovations intermodales en tant que système sociotechnique, qui s'insère certes dans une économie politique mondiale que domine le développement capitaliste libéral, mais aussi dans des contextes politiques et administratifs locaux, contextes spécifiques qui orientent le déploiement des nouveaux équipements dans l'espace vécu.

Comme le soulignaient COMTOIS, SLACK et SANDERS (2003), la présence d'un patrimoine logistique considérable assure à Montréal une place importante dans l'intégration des fonctions de transport et de logistique qui participent de la reconfiguration contemporaine des fonctions de production et de consommation. La bonne performance historique de l'ensemble des secteurs d'activité liés à l'industrie du transport routier, ferroviaire, maritime et aérien de même que leur importance dans la structure industrielle commerciale de la région montréalaise rend aussi compte du caractère

stratégique de réseau et de plateforme au sein de cet espace métropolitain précis. Aussi, la reconfiguration des équipements intermodaux qui a cours partout sur le continent apparaît-elle comme un enjeu d'aménagement déterminant pour Montréal puisqu'elle donne lieu à la modification de la destinée des réseaux d'infrastructure et à l'émergence de nouveaux archétypes : les projets de « plateformes logistiques intégrées » ou « pôle logistique », développements immobiliers menés directement par les exploitants de terminaux ferroviaires ou maritimes, en association étroite avec des promoteurs immobiliers et différents niveaux de gouvernement sont à cet égard promus comme les outils nécessaires d'un raccordement de l'espace économique local au cadre économique mondial contemporain, et ce en fixant localement une partie de la croissance de la firme et des fonctions liées au commerce mondial.

Les injonctions progressistes des promoteurs de tels projets, leur mise en concurrence dans l'espace métropolitain militent pour une meilleure compréhension des forces qui structurent cette reconfiguration mondiale des réseaux intermodaux et de son adéquation avec le contexte montréalais, d'autant qu'il entraîne une réévaluation d'un patrimoine infrastructurel et fonctionnel local qui, vu la complexité de sa genèse, doit être considéré comme une ressource non renouvelable. Ceci apparaît d'autant plus crucial à l'heure où, si l'on constate une « [...] *compatibilité du transport ferroviaire (et maritime) avec les objectifs de développement durable* [...] » (CST 2010), notamment quant à la réduction de la consommation d'énergie fossile et au réemploi de réserves de capacité de nombreuses infrastructures, on doit de même constater que le réaménagement de ces modes de transport dans le cadre du développement de l'intermodalité est concomitant d'une explosion sans précédent des échanges marchands, aussi bien en volume qu'en étendue. Or cette explosion participe à l'itération contemporaine de la problématique perpétuelle de la congestion urbaine, problématique

qui pèse lourdement sur la performance socioéconomique des métropoles comme Montréal et qui constitue une motivation stratégique des demandes sociopolitiques des acteurs locaux et des interventions publiques quant à l'aménagement du domaine urbain. C'est dans cette optique que nous nous proposons d'étudier plus spécifiquement, à travers le cas montréalais, les dynamiques qui animent la restructuration de ces équipements intermodaux et le débat sur l'aménagement de pôles logistiques intégrés dans la région.

Cette recherche s'inscrit donc dans une démarche urbanistique qui est dépendante de son contexte d'origine. Notre intérêt de chercheur pour des objets aussi particuliers que les outils et les formes urbaines associés au transport des marchandises découle de notre intérêt pour ces outils et formes présentes à Montréal [Chapitre 1]. Or c'est le désir de mieux comprendre la transformation de ces outils qui nous fera prendre conscience que le discours sur ces objets techniques est dominé par une approche épistémologique biaisée par les présupposés évolutionnistes du concept de progrès qui éteignent tout débat sur l'orientation des transformations d'objets présentés comme dépendants seulement de logiques techniques et économiques [Chapitre 2]. Cette prise de conscience nous amènera, à proposer un schéma d'analyse critique du développement intermodal [Chapitre 3], nous permettant de mieux réinvestir le débat sur le développement de tels pôles à Montréal et d'en révéler des aspects fondamentaux jusqu'ici occultés [Chapitre 4]. Cette production de connaissance, si elle est issue d'une méthodologie ancrée dans un contexte spécifique, ne vise donc pas des conclusions généralisables quant aux observations des réalités concrètes. Mais elle permettra cependant, nous le souhaitons, par la formulation d'une approche analytique qui réintroduise la notion de lutte dialectique entre les forces technoéconomiques et sociopolitiques, de démontrer

l'importance d'une réflexion théorique critique, comme contrepoids à la propagande progressiste issue des milieux économiques et des conséquences que cette domination conceptuelle peut avoir sur l'évaluation des transformations contemporaines de l'habitat urbain.

Afin de bien camper la problématique de la reconfiguration en cours des éléments clefs de la dynamique logistique intermodale qui marque l'environnement urbain montréalais, le Chapitre 1^{er} viendra tout d'abord décrire les composantes stratégiques en nous attardant tout d'abord au port de Montréal [1.1] qui agit comme élément central de la dynamique des infrastructures d'acheminement intermodal mondial. Par la suite, nous décrirons comment la structure et le patrimoine ferroviaire font de Montréal un point de convergence des flux marchands Nord-Américains [1.2]. Suivra une description de la problématique associée au transport routier qui assure, comme dénominateur commun des système de transport intermodaux, un rôle crucial autant dans son fonctionnement que dans son disfonctionnement marqués par la problématique de la congestion [1.3]. Notons que cette thèse ne se penche pas sur la portion des dynamiques logistiques associées au transport aérien. Celles-ci, bien qu'importantes en terme de valeur, l'est moins en terme de volume. Le transport aérien des marchandises étant, pour l'essentiel, tributaire du transport aérien des personnes, en partageant les même aéronef, s'inscrit dans un contexte largement différent du transport de la masse des biens de consommation et des produits manufacturés qui se fait sur les systèmes de transport terrestre et maritime.

Pour conclure ce chapitre, nous nous questionnerons sur la volonté du gouvernement québécois d'agir de manière structurante sur le transport intermodal des marchandises [1.4] puis, nous constaterons que l'émergence de projets de création d'équipements urbains « novateurs », les pôles logistiques, dédiés à cette fonction dans la périphérie

montréalaise, fait apparaître ce processus de structuration et la potentielle implication des instances publiques comme un enjeu sociopolitique crucial [1.5] qui appelle à une meilleure compréhension des forces à l'œuvre dans la propagation de ce modèle de développement et son instrumentalisation [1.6].

Or explorer la question de l'instrumentalisation, c'est d'abord élucider les présupposés épistémologiques déterministes sur lesquels se fonde la promotion de tels projets présentés comme le fruit inévitable d'une « évolution naturelle » des réseaux et outils techniques s'imposant aux territoires locaux, donc s'imposant à Montréal [Chapitre 2]. Par la suite nous chercherons à faire ressortir comment la formation des archétypes technoéconomiques est dominée par une approche du changement technologique marquée par une illusion évolutionniste qui voudrait que ces objets aient en eux-mêmes, à l'image du vivant, tous les attributs qui déterminent leur vocation et leur fonction, reléguant au second plan la volonté des acteurs agissant sur leur formation et leur transformation et le débat public [2.1]. L'impact de la domination épistémologique de l'évolutionnisme technoéconomique sur l'orientation du débat scientifique sera illustré par la confrontation des modèles géographiques canoniques décrivant l'évolution portuaire au cas historique de Montréal [2.2]. Fort de cette approche critique de la domination épistémologique du concept libéral d'évolution technoéconomique déterministe, de « progrès », nous pourrions définir une approche dialectique pour l'analyse de la dynamique d'interaction du couple innovation technologique/mode de régulation capitaliste qui fasse ressortir la nature cyclique du temps capitaliste, et le rôle d'entreprises particulières qui, à titre d'innovateur schumpétérien, animent les cycles par la « destruction créatrice » associant le déploiement d'outils techniques et l'urbanisation dans leur cadre capitaliste [2.3].

Le Chapitre 3 présentera une analyse du développement des archétypes de pôles logistiques intermodaux en Amérique intégrant cette approche épistémologique critique. Nous tâcherons tout d'abord de bien situer l'objet de cette recherche, *le développement du transport intermodal comme système innovant et son intégration à l'échelle régionale* en illustrant le rôle assumé par ces innovations dans la formation de nouveaux modes d'acheminement et du rapport problématique entre les échelles globale et locale que ce développement induit [3.1]. Or forts de l'approche critique élaborée au chapitre précédent, nous tâcherons de reconstituer la genèse du système intermodal dans un cadre d'économie politique où ce ne sont plus les seuls facteurs techniques, mais aussi les rapports de pouvoir qui articulent le développement concret du système sociotechnique intermodal. À cet égard, les entreprises de la grande distribution, qualifiées d'entreprises réseau, qui forment le *pôle de croissance* dominant ce secteur à titre d'innovateurs en oligopsonie, apparaîtront comme les acteurs déterminants de l'orientation du développement logistique intermodal [3.2]. L'émergence et la domination sur toute la chaîne d'approvisionnement de cette forme d'entreprise seront comprises comme le résultat notamment des innovations qu'elles introduisent quant aux stratégies de déploiement spatial et foncier tirant parti des réseaux routiers publics et des réseaux intermodaux privés [3.3]. L'intégration des plateformes et réseaux de transport intermodal à ces stratégies de déploiement spatial et foncier apparaîtra comme le catalyseur essentiel au passage du concept de terminal intermodal à celui de pôle logistique intégré. On comprendra ainsi que le déploiement du réseau sociotechnique d'acheminement intermodal n'est pas seulement lié au mouvement, mais bien plus à la promotion de formes urbaines nouvelles, les archétypes de pôles logistiques, spécifiquement favorables à cette forme d'entreprise dominante à titre d'innovateurs schumpétériens [3.4]. En sorte qu'il nous est apparu nécessaire de

proposer les assises d'un modèle empirique du développement des outils logistiques intermodaux que constituent les « pôles logistiques » qui placent les objectifs d'aménagement et de développement immobilier des acteurs dominant ces réseaux comme la force principale d'organisation spatiale de ces réseaux déterminant leur rôle régional aussi bien que mondial [3.5].

Nous en arrivons enfin à confronter ce modèle empirique, fruit de la critique épistémologique initiale, à la réalité du cas montréalais [Chapitre 4]. Dans un premier temps, nous procéderons à l'observation et l'analyse de projets de mise en place des pôles et centres logistiques intégrés dans la région de Montréal. Ceux-ci constituent les points de croisement stratégique des systèmes intermodaux et, de ce fait, sont révélateurs des dynamiques conditionnant le débat sur l'aménagement de l'environnement logistique intermodal régional. Cette observation nous permettra de faire ressortir comment, dans la région montréalaise, les réseaux logistiques intermodaux potentiels ou virtuels sont rendus réels au sein des projets de pôle logistique, et comment cette « réalisation », constitue une sélection par les acteurs dominants des potentiels intermodaux autour des solutions qui favorisent leurs objectifs logistiques et aménagistes [4.1]. Les démarches administratives, légales et règlementaires entourant ces projets permettent de bien faire ressortir comment ces objectifs des acteurs dominants sont assimilés par les acteurs politiques locaux comme outils de propagande pour la promotion de projets de développement susceptibles de contourner les limites imposées, dans la région de Montréal, en particulier par la Loi sur la protection du territoire agricole [4.2]. Enfin, nous constaterons comment les injonctions technoéconomiques portées par les acteurs dominants et soutenues par cet ascendant épistémologique de l'évolutionnisme technique se croisent avec les visées spéculatives des acteurs locaux pour neutraliser le débat sur le développement

logistique et le rôle de supervision et de planification de l'État, mis en échec par la rhétorique du développement progressiste [4.3].

Enfin, la conclusion de cette thèse sera l'occasion de constater que les efforts et le travail qui ont été investis dans la promotion et les tentatives de matérialisation de pôles logistiques intégrés dans la région de Montréal, n'ont pas mené à une planification effective de ce développement dans la région ayant été victimes de la dynamique spéculative qui les à accompagnés tout au long. Ce constat nous permettra de tirer des enseignements de cette expérience montréalaise et de la démarche qui nous aura permis de l'éclairer sous un jour nouveau, notamment en ouvrant une réflexion sur la gouvernance publique des réseaux et le travail urbanistique, sa recherche et son enseignement, vers le développement de perspectives plus autonomes des strictes considérations techniques et économiques.

Chapitre 1: L'enjeu stratégique de l'implantation des plateformes logistiques intermodales à Montréal

En 2000, Le *Comité interrégional pour le transport des marchandises* (CITM), organisme réunissant de nombreux acteurs clefs du transport des marchandises de la région métropolitaine, dans son diagnostic intitulé *Les atouts et les forces de la région de Montréal pour le transport des marchandises*, qualifiait la région métropolitaine de Montréal de « porte d'entrée de l'Amérique du Nord » et de « carrefour de corridors de commerce ». Ces qualificatifs traduisaient la bonne performance historique de l'ensemble des secteurs d'activité liés à l'industrie du transport routier, ferroviaire, maritime et aérien (CITM 2000). Montréal, sans être un nœud dominant à l'échelle mondiale, s'est constituée en pôle régional performant. Comme l'ont déjà souligné COMTOIS, SLACK et SANDERS (2003), la présence d'un patrimoine logistique considérable constitué des réseaux et plateformes intermodaux concentrés géographiquement dans l'agglomération, a permis à la région et à l'industrie du transport de participer activement à « [...] *l'intégration des fonctions de transport [...] processus inévitable de la mondialisation* ». De même, ils soulignent que « *les grandes régions urbaines ne peuvent échapper à l'intermodalité* »; celles-ci « (... génèrent) *les revenus parmi les plus élevés et offrent les plus grandes possibilités de croissance [...]* », ce qui appelle à la poursuite de la restructuration majeure des réseaux de transports et de communications (ibidem). On comprend donc tout l'enjeu stratégique que représente la mise en place des archétypes du transport intermodal susceptible d'influer tout au long du 21^e siècle sur le positionnement concurrentiel de la place montréalaise qui a jusqu'ici bénéficié de ces atouts naturels et d'un riche patrimoine pour favoriser le développement économique régional.

Dans le Chapitre 1^{er} de cette thèse, nous tâcherons de situer le développement du transport intermodal et en particulier, celui des pôles logistiques intégrés, comme objet de recherche ayant une pertinence économique et politique stratégique dans le contexte montréalais en faisant ressortir d'une part le caractère stratégique des composantes du système intermodal et la problématique de la mise en place de pôles logistiques. Ceci nous amènera à nous questionner sur le rôle de l'encadrement sociopolitique dans la structuration des systèmes d'acheminement au sein du capitalisme mondialisé et sur l'instrumentalisation du débat sur le développement du système sociotechnique intermodal.

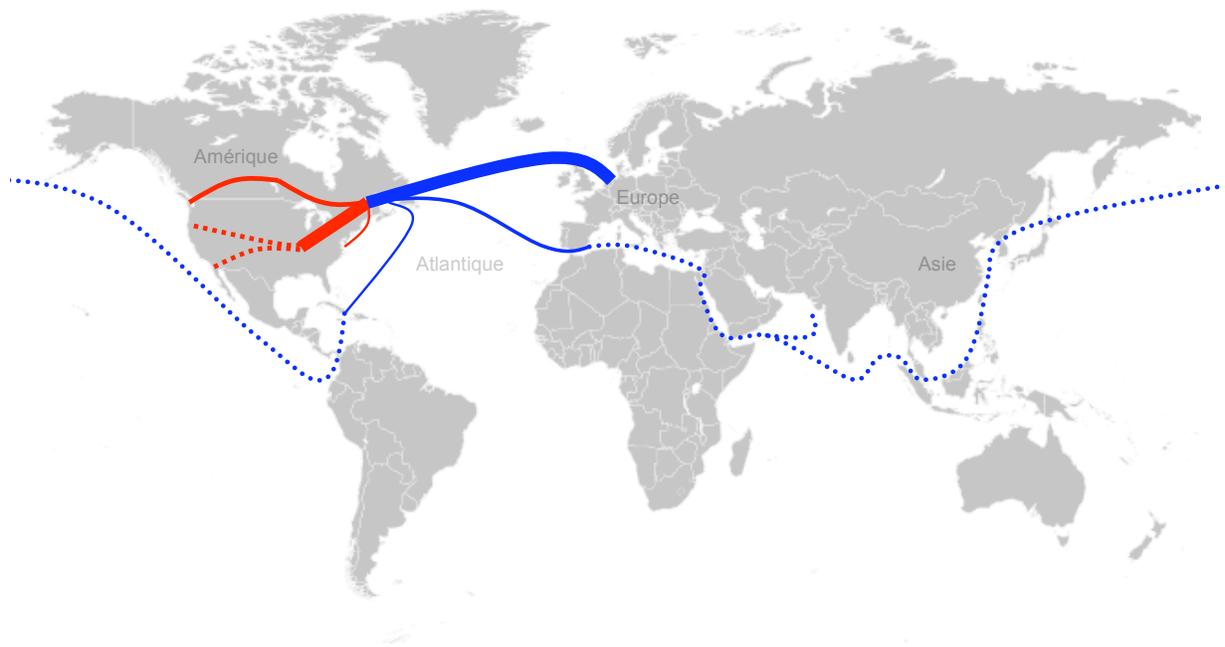
1.1) Le port de Montréal, cœur du patrimoine infrastructurel

Au premier rang des éléments du patrimoine infrastructurel qui font la force du Montréal logistique se trouve le port de Montréal, situé à plus de 1500 km de l'océan, au bout d'un chenal dragué à 11,3 m; il est l'un des plus importants ports intérieurs du monde. La restructuration radicale du commerce maritime et des places portuaires qui s'est produite dans les dernières décennies a généralement favorisé les installations directement accessibles des grandes routes océaniques et disposant de chenaux d'accès profonds. Cependant, le port de Montréal a su maintenir sa niche en tant que principale porte d'entrée continentale dans le secteur spécifique des échanges transatlantiques (McCALLA 2004; GUY et ALIX 2007). Cet atout assure à la région de Montréal une offre logistique intermodale que le marché local, dont la force constitue un atout, ne pourrait justifier seul (COMTOIS, SLACK et al. 2003). Le déploiement de services et de navires dédiés au corridor laurentien par les plus grands armateurs

témoigne de la position concurrentielle enviable qu'occupe encore Montréal (GUY et ALIX 2007) [Figure 1, p.21].

L'inscription efficace du port de Montréal dans le trafic conteneurisé tient à sa position géographique renforcée par un formidable patrimoine infrastructurel. L'effritement du trafic lié au transfert des vracs, provoqué par l'ouverture de la voie maritime du Saint-Laurent, a permis au port montréalais, dès la fin des années 1960, de réaménager son emprise au bénéfice du trafic conteneurisé qui domine aujourd'hui de plus en plus son activité et l'espace portuaire. Le port a manutentionné en 2008 (année record) plus de 1,5 million de conteneurs EVP alors que plus de 1,2 million ont été traités en 2009 dans le contexte économique défavorable (APM 2010) et qu'il se situait en 2013 à 1,4 million de conteneurs EVP (VACHON 2014). Les marchandises conteneurisées ont représenté en fait 47 % des 27 millions de tonnes de marchandises manutentionnées 2008 (APM 2010; CST 2010) et 42 % des 28,4 millions de tonnes de marchandises manutentionnées 2013 (VACHON 2014). Le reste du tonnage est attribuable au transport des vracs pondéreux comme les grains et en particulier les produits pétroliers et minéraux destinés à l'industrie lourde et à la consommation dans la région montréalaise (APM 2010).

Figure 1. Axes d'échange empruntant les terminaux portuaires montréalais



Note : En 2008, 95% du trafic conteneurisé de Montréal se concentre sur les échanges entre l'Amérique (Québec [31%] Ontario [27%], Ouest canadien [10%], Midwest américain [22%]) et l'Europe. (CST, 2008). Cependant, le développement d'importants ports de transbordement, notamment sur la Méditerranée (vers laquelle 19% du trafic montréalais est dirigé), tels que Valence (Espagne) et Giotoro (Italie), offrent une accessibilité indirecte au marché asiatique via le canal de Suez.

La figure est de l'auteur

L'implantation des terminaux à conteneurs dans les secteurs déjà desservis par le réseau ferroviaire du port, lui-même relié aux réseaux transcontinentaux du CN et du CP, a favorisé le développement précoce de l'acheminement ferroviaire des conteneurs. L'efficacité de ces liaisons a longtemps assuré à Montréal un avantage concurrentiel sur un large arrière-pays dans l'axe Saint-Laurent – Grands Lacs s'étendant jusqu'au grand nœud logistique nord-américain que constitue Chicago rallié par chemin de fer en une journée et demie. Du trafic maritime conteneurisé montréalais, 22 % sont acheminés

vers le Midwest américain et 10 % vers l'Ouest canadien, essentiellement par la voie ferrée; 27 % du trafic se dirige vers l'Ontario, à la fois par la voie ferrée et la route; 31 % empruntent exclusivement la route pour rejoindre les clients québécois (RODRIGUE 2009 dans CST 2010). Aussi, bon an mal an, 55 % à 60 % du trafic conteneurisé du port sont acheminés vers ou depuis l'arrière-pays par voie ferrée (GUY et ALIX, 2007).

Cependant, Montréal fait face à une concurrence accrue des ports de la côte est américaine (New York, Hampton Roads) pour le marché du Midwest, et dans une moindre mesure, de Halifax pour le marché ontarien (GUY et ALIX 2007; CST 2010). Cet accroissement de la concurrence est en particulier attribuable aux investissements dans les ports américains au chapitre de l'accessibilité maritime (dragage) et ferroviaire (GUY et ALIX 2007; McCALLA 2004). Cette concurrence est d'autant plus vive que la capacité des terminaux montréalais, affichant l'un des meilleurs rendements à l'hectare au monde, est presque entièrement utilisée alors que la plupart de ses concurrents disposent de surplus de capacité, notamment liés à l'expansion ou à l'ouverture récente de nouveaux terminaux, opérations qu'ont appuyées et financées les États et le gouvernement fédéral américain (COMTOIS et al. 2003; GUY et ALIX 2007; McCALLA 2004). Ceci a mené l'Administration portuaire de Montréal (APM) à entreprendre la planification et à entamer la mise en œuvre d'une stratégie d'expansion agressive visant à porter sa capacité annuelle à 4,5 millions d'EVP à l'horizon 2020 (APM 2008). Les phases initiales, qui visent à optimiser les infrastructures existantes et le réaménagement de certains terrains portuaires en terminaux pour conteneurs, porteront la capacité annuelle des installations sur l'île de Montréal à 2,5 millions d'EVP et ce, à relativement brève échéance (ibidem). Cette stratégie table aussi, à moyen terme, sur l'ouverture de

nouveaux terminaux d'une capacité totale annuelle de 2 millions d'EVP à Montréal-Est ou sur la réserve foncière de Contrecoeur.

La croissance des activités intermodales au port de Montréal, nécessaire au maintien de sa position concurrentielle, apparaît comme un enjeu déterminant pour l'ensemble du système de transport de la métropole, enjeu d'autant plus crucial que sa résolution, peu importe le scénario envisagé, impliquera une participation financière publique importante (APM 2008). Aussi, cette observation même sommaire du positionnement stratégique de Montréal et de son port fait ressortir l'enjeu crucial que constitue l'aménagement des équipements logistiques pour la région urbaine.

1.2) Montréal à la convergence de réseaux ferroviaires

Mais Montréal est aussi un point de convergence des réseaux ferroviaires canadiens [Figure 2, p.24]. Au cours des 50 dernières années, les transporteurs ferroviaires ont été profondément affectés par l'émergence du camionnage puis de la conteneurisation, qui a entraîné une consolidation des terminaux et des activités articulées sur les corridors reliant les plus grands marchés.

Le secteur ferroviaire montréalais s'est donc engagé dans une reconfiguration profonde donnant lieu au développement accéléré des capacités intermodales du réseau ferroviaire, par l'aménagement de terminaux dédiés et par l'acheminement à horaire fixe de trains-blocs. Ces transformations ont aussi été marquées par la privatisation du CN, par la dérèglementation généralisée à l'échelle continentale du transport ferroviaire et par l'acquisition de compagnies américaines, transformant en transporteurs continentaux

les deux transporteurs nationaux CN et CP présents à Montréal (COMTOIS et al. 2003). Aussi, les transporteurs ferroviaires, à l'échelle nord-américaine, se sont dotés d'outils informatiques de gestion des acheminements, et procèdent à un rapprochement significatif avec les transporteurs routiers ou maritimes, à mesure que les pratiques intermodales font ressortir la complémentarité des segments de l'industrie du transport (COMTOIS et al. 2003; KULISCH 2008).

Figure 2. Réseaux ferroviaires et débouchés maritimes du CP et du CN



Note : Montréal est une plateforme clef pour les réseaux ferroviaires canadiens dans le nord-est du continent. Si les deux compagnies disposent d'accès comparables au grand pôle d'échange ferroviaire que constitue Chicago, il n'en est pas de même du point de vue des débouchés maritimes. Le CN bénéficie de deux points d'accès pour le transport intermodal aussi bien sur le Pacifique que sur l'Atlantique (dont Montréal) en plus d'un accès direct aux installations portuaires du delta du Mississippi via les lignes ferroviaires américaines acquises suite à sa privatisation. Le CP pour sa part doit se concentrer sur Vancouver et Montréal pour jouer son rôle de pont continental, d'où la place prépondérante qu'il occupe dans les acheminements du port de la métropole québécoise. La plupart des métropoles canadiennes jouissent de l'avantage distinctif d'être reliées aux réseaux du CN et du CP qui sont les seuls en Amérique à rallier, sans autre intermédiaire, les deux océans.

La figure est de l'auteur

L'offre de services intermodaux ferroviaires, particulièrement développée dans la région métropolitaine, s'est appuyée, d'une part, sur le marché régional à titre de centre de production, de pôle de consommation et de porte d'entrée maritime. Si le transport des vrac domine toujours le trafic ferroviaire québécois et canadien en termes de tonnage, la croissance du commerce international par conteneurs, tendance économique lourde, qui génère près de 80 % du trafic intermodal ferroviaire en Amérique du Nord, est devenue un facteur de développement incontournable pour les transporteurs ferroviaires (CST 2010). De fait, les services intermodaux constituent l'un des secteurs de croissance les plus dynamiques pour l'industrie (COMTOIS et al. 2003; RODRIGUE et NOTTEBOOM 2009). C'est dans ce contexte qu'au cours des 30 dernières années, le CN et le CP se sont départis de lignes secondaires et de triage de petit gabarit et ont investi dans la mise en place de plateformes intermodales dans le centre-ouest de l'île de Montréal (terminal intermodal Taschereau du CN, terminal *Expressway* dans la cour Saint-Luc du CP, terminal Lachine du CP), tout en renforçant leurs relations avec le port de Montréal. L'attrait de la place montréalaise semble se maintenir puisque s'est ajouté au CN et au CP un troisième joueur d'importance, l'Américaine CSX qui, par l'ouverture d'un terminal intermodal dans la municipalité de Valleyfield (à l'ouest de la région métropolitaine) d'une capacité initiale de plus de 100 000 mouvements de conteneurs l'an, s'est inscrite non seulement comme concurrente directe des services offerts par les réseaux ferroviaires canadiens, mais aussi comme concurrente du port de Montréal puisqu'elle achemine les flux des ports de la côte Est des États-Unis alors qu'elle n'est pas reliée au grand port québécois.

1.3) Montréal une plateforme de fret aérien de second ordre

L'agglomération montréalaise est, sans conteste, l'une des mieux dotées en termes d'infrastructures aéroportuaires. Avec ses quelque 12 millions de passagers en 2009, la place aéroportuaire montréalaise, sans être marginale, joue un rôle secondaire à l'échelle nord-américaine. Soulignons que le transport aérien des marchandises et celui des passagers sont généralement liés, puisqu'à l'échelle mondiale, c'est 80 % de la logistique aérienne qui s'effectue en combinaison avec le transport de passagers. (COMTOIS, et al., 2003) Le développement de la logistique aérienne à Montréal est dépendant, dans une bonne mesure, du développement du trafic des transporteurs mixtes à Montréal-Trudeau. C'est d'ailleurs afin d'accommoder la croissance du trafic mixte que ADM a procédé à l'expansion et au réaménagement de ses terminaux sur l'île de Montréal, ce qui entraînera cependant l'éloignement de la nouvelle zone cargo des aires de stationnement des aéronefs. (CST, 2010)

C'est autour des installations de Dorval que se concentrent les entreprises de services de logistique aérienne. D'ailleurs, l'essentiel du fret aérien transitant par Mirabel est acheminé depuis les plateformes des opérateurs logistiques situées près des installations de Dorval. (AMIEL, 2008 #321). La disponibilité d'infrastructures disposant de capacités et de caractéristiques d'opérabilités exceptionnelles (absence de couvre-feu) à Mirabel laisse toutefois place au développement des vols tout cargo. Déjà, comme le souligne Aéroports de Montréal « (une) *vingtaine de transporteurs utilisent cette plateforme sur une base régulière, et le volume est en croissance* ». (ADM, 2009) C'est un peu moins de la moitié du fret aérien montréalais qui passe par Mirabel, desservi par plusieurs grands intégrateurs logistiques (FedEx, UPS, Purolator). Le développement sur

les installations montréalaises d'un carrefour de fret aérien jouant un rôle de plaque tournante au-delà du marché du Québec et des régions adjacentes est cependant miné par l'excentricité de la région montréalaise par rapport au marché nord-américain, et par la taille modeste de la demande locale en comparaison d'autres régions urbanisées du continent. (AMIEL, 2008) Toutefois, à long terme, la saturation des installations du Nord-est américain pourrait rendre plus attrayante la réserve de capacité disponible à Montréal. (COMTOIS, et al., 2003) L'offre de services aériens de Montréal assure cependant pour les entreprises de la région une desserte du Canada, des États-Unis et de l'Europe, des connexions efficaces avec les grands nœuds aériens du Nord-est et du Midwest américain, sans assurer cependant de relation directe avec l'Asie, principal moteur de la croissance économique contemporaine. (AMIEL, 2008)

Grâce à sa couverture globale et à sa rapidité incomparable, le transport aérien assure les besoins récurrents ou sporadiques d'une foule d'industries pour l'expédition rapide sur de longues distances de biens à valeur élevée ou de produits particulièrement sensibles aux délais de livraison. Aussi, il est un maillon essentiel des chaînes logistiques de secteurs clefs de l'industrie montréalaise, notamment aérospatiale, pharmaceutique, bioalimentaire et textile. Le fret aérien passant par les installations montréalaises, essentiellement tributaire de l'activité économique régionale, représentait en 2009 un volume de 200,000 tonnes métriques de marchandises. (ADM, 2009) Comme le souligne le Conseil de la science et de la technologie (2010) : « *Si les volumes de fret aérien sont peu élevés, il n'en va pas de même de la valeur des biens transportés par avion : considérant leur valeur, ceux-ci représentaient le cinquième de l'ensemble des biens transportés en 2007. La valeur marchande des produits transportés par voie aérienne est beaucoup plus élevée (45 \$/kg) que celle des produits sujets à un autre choix modal (0,32 \$/kg).* »

Enfin, le transport aérien est en étroite synergie intermodale avec le transport routier qui permet de compléter, dans les meilleurs délais, les acheminements. (COMTOIS, et al., 2003) Les activités de transport des personnes comme du fret, particulièrement à l'aéroport Montréal-Trudeau, contribuent significativement au trafic routier des axes environnants sur lesquels des investissements publics importants ont été récemment consentis. Par ailleurs, la synergie route-air permet aussi aux industries et commerces québécois de ne pas recourir aux aéroports montréalais. Toronto, New York/New Jersey et Boston pouvant être rejoints dans la journée par camion, une part du trafic aérien généré par l'activité économique de la métropole québécoise emprunte ses routes, mais pas ses pistes. (AMIÉL, 2008)

C'est dans ce contexte hautement concurrentiel que la capacité des installations aéroportuaires et les services qui y sont offerts semblent en mesure de répondre aux besoins du marché régional. Cependant, comme le rappelle ROY (2016) :

Bref, au chapitre du fret aérien, Montréal n'a vraiment pas une vocation de plaque tournante puisque la vaste majorité du fret provient ou est destiné à la grande région de Montréal comme on l'a vu au tableau 4. Pire, on observe un phénomène de fuite (ou « *leakage* ») depuis quelques années du trafic de fret aérien en provenance ou à destination de Montréal qui est transporté par camions vers d'autres aéroports comme ceux de Toronto, New York et Chicago. (ROY, 2016 pp.36-37)

Aussi, vu son impact marginal sur la structuration de l'espace de production, de distribution et de consommation dans le contexte montréalais et vu l'aspect niché de son développement, nous ne traiterons pas de l'industrie du fret aérien dans le cadre du

développement de pôles logistiques, nous concentrant sur la masse du transport marchand qui se porte sur les modes de transport maritime, ferroviaire et, finalement, routier.

1.4) Le transport routier dans la région de Montréal

Figure 3. Autoroutes et artères congestionnées durant la période de pointe du matin de l'automne 2008 dans la grande région de Montréal



Source de la figure : MTQ, & ADEC (2014). Évaluation des coûts de la congestion routière dans la région de Montréal pour les conditions de référence de 2008. Montréal : Ministère des Transports du Québec

Le portrait global de l'infrastructure logistique montréalaise ne serait pas complet sans exposer l'état du moyen de transport qui les réunit tous et qui assure l'essentiel de la cohérence locale et régionale de Montréal comme lieu de production, de consommation et de passage des marchandises. De fait, grâce à sa flexibilité, à sa rapidité et au haut niveau de concurrence qui le caractérise, le transport routier assure à lui seul la moitié du tonnage des échanges marchands au Québec. En 2007, passaient par les réseaux routiers 59 % de la valeur des échanges nord-sud entre la province et le marché américain (MTQ et ADEC 2009; CST 2010), axe commercial qui a connu une forte croissance depuis la ratification en 1988 de l'Accord de libre-échange canado-américain, bien que les tumultes économiques de la première décennie du nouveau siècle aient passablement atténué le rythme de cette croissance. À l'échelle régionale, voire interrégionale, le mode routier assure en quasi-monopole et sans intermédiaires les échanges de biens et marchandises entre les industries, institutions, commerces et consommateurs.

Sur le territoire de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM), région urbaine qui, à tous égards, est l'une des plus denses du continent (GOURVIL et JOUBERT 2004; TECSULT et AECOM 2006), les activités génératrices de déplacements de marchandises demeurent extrêmement concentrées au cœur de l'agglomération. En effet, une analyse des données statistiques révèle que, en 2002, plus de 70 % des emplois associés aux activités économiques génératrices de transport de marchandises dans la région métropolitaine de recensement (RMR) de Montréal se concentraient dans la portion centrale de l'agglomération ne représentant pas plus de 21 % de la surface totale de la région (TECSULT et AECOM 2006). La forte concentration de l'emploi lié aux industries génératrices de transport de marchandises est soutenue par la localisation sur l'île de Montréal de la grande majorité des plateformes de transport maritime, ferroviaire et aéroportuaire. Bien qu'une enquête montréalaise (SLACK, COMTOIS et

al. 1997), plutôt ancienne au demeurant, ait démontré que les entreprises qui jouxtent de telles plateformes ne sont pas nécessairement de grands usagers de ces dernières, la bonne accessibilité routière que ces plateformes requièrent crée un environnement dont l'accessibilité générale attire une concentration d'entreprises. Le cœur de l'agglomération métropolitaine de Montréal, en particulier l'île de Montréal, a donc exercé une force centripète pour les activités de transport des marchandises, qui font en tout ou en partie presque systématiquement intervenir le camionnage. En 1999, c'est 85 % des déplacements de camions traversant les limites de la RMR qui avait un point d'origine ou de destination sur l'île de Montréal (MTQ 2003).

Les flux les plus importants de déplacements de marchandises par camion sont donc effectués au cœur de l'agglomération, et de surcroît générés par ce cœur, donc sur les éléments du réseau routier régional les plus systématiquement affectés par la congestion (CITM 1999; GOURVIL et JOUBERT 2004; MTQ et ADEC 2009; MTQ et ADEC 2014). Le développement du transport intermodal sur le territoire de la CMM, puisqu'il assure essentiellement les expéditions sur de très grandes distances, a aussi un impact direct sur la croissance de la pression exercée par le transport routier des marchandises sur le réseau routier métropolitain. En témoignent les quelque 8000 camions qui, chaque semaine, rejoignent les installations portuaires du lundi au vendredi, bien souvent aux heures de pointe. S'ajoutent les mouvements générés par les installations intermodales des entreprises ferroviaires dont le trafic a connu une croissance annuelle moyenne de 6,5 % entre 1996 et 2004 (MTQ 2009). Cependant, à la lumière des statistiques déjà présentées sur l'origine et la destination des flux de camionnage interurbains, tout en tenant compte du fait, par exemple, que le tiers du trafic du port de Montréal a pour origine ou destination un point situé au Québec (CST 2010), province dont la moitié de l'activité économique est concentrée dans la région montréalaise, il est permis de

supposer qu'une part importante de ces flux est directement destinée au territoire de l'agglomération. Ceci signifie aussi que la position centrale de ces plateformes peut paradoxalement contribuer à réduire la pression sur les goulots d'étranglement routiers que constituent les ponts franchissant le fleuve Saint-Laurent et les autres cours d'eau qui définissent l'archipel montréalais.

La congestion routière, qui se manifeste généralement par un ralentissement du flot routier, affecte directement la performance et indirectement l'opérabilité du système logistique montréalais [Figure 3, p.29]. L'estimation des coûts de la congestion a plus que triplé en 15 ans, passant de 665 M\$ en 1993, à 1,85 G\$ en 2008 (GOURVIL et JOUBERT 2004; MTQ et ADEC 2009; MTQ et ADEC 2014). Ces chiffres relativement modestes face au PIB régional traduisent cependant l'inflation des coûts directement imputables à la congestion, auxquels s'ajoutent d'autres contraintes affectant la compétitivité des firmes : respect des horaires, temps de contournement plus longs, augmentation des besoins en termes d'effectifs et de flotte (AYOUB 2009; Cambridge Systematics et Texas Transportation Institute 2005; CITM 2002). On peut trouver un réconfort momentané dans le fait que la région de Montréal affiche un niveau de saturation moindre que les régions comparables à l'échelle du continent (GOURVIL et JOUBERT 2004). Ceci est attribuable notamment à des taux de motorisation plus faibles, à un taux d'utilisation du transport collectif élevé et à l'excentricité du nœud routier montréalais par rapport aux grands corridors de circulation du réseau nord-américain (ibidem.). Ces facteurs locaux ne remettent cependant pas en cause le caractère systémique de la croissance de la congestion à l'échelle de toutes les parties urbanisées du continent, problème qui accentue l'impact de la congestion incidente résultant des accidents et de la multiplication des chantiers (Cambridge Systematics et Texas Transportation Institute 2005). Comme le souligne le MTQ :

[...] le réseau est vieillissant et est donc plus sensible à la détérioration qui se manifeste notamment par l'orniérage et la fissuration. De même, l'état de l'ensemble du réseau routier supérieur du Québec comporte des lacunes par rapport aux standards nord-américains actuels. Ces déficiences amplifient les problèmes de fonctionnalité de certaines routes achalandées. Ce constat s'applique à certains tronçons du Réseau stratégique de soutien au commerce extérieur (RSSCE), soit le corridor routier principal que constituent l'autoroute 20 et l'autoroute 40 dans l'île de Montréal qui sont l'épine dorsale du transport des marchandises. (MTQ et ADEC 2009)

Cette problématique est d'autant plus pesante sur le système de transport que :

(1) le mode routier, étant donné sa flexibilité et la grande capillarité de son réseau et le financement public du réseau est devenu le seul à assurer la desserte locale et régionale; il constitue donc un maillon inévitable des pratiques logistiques, y compris celles qui font intervenir pour les itinéraires longs les autres modes de transport, et

(2) l'accroissement significatif de la capacité routière devient difficile à envisager, compte tenu des coûts d'entretien du réseau existant et de son imbrication dans la trame urbaine.

Les grands transporteurs maritimes et ferroviaires qui semblent avoir défini le système intermodal tel qu'il existe aujourd'hui, d'abord soucieux de la rentabilité interne de leur opération, ont porté une attention particulière aux dimensions globales et continentales de ce système et aux exigences des premiers clients à solliciter cette échelle, les entreprises de grande distribution (LEVINSON 2006; BONACHICH et WILSON 2008), en laissant les échelles locales et régionales aux soins du seul système automobile et de son réseau public. Aussi, bien que l'émergence du système

sociotechnique d'acheminement intermodal semble aussi présenter les germes d'une réponse durable au problème de saturation des réseaux métropolitains, ces réseaux nouveaux sont tributaires d'une logique d'intégration se situant à l'échelle globale, somme toute détachée des spécificités et des problématiques locales qu'elle contourne plus qu'elle ne contribue à les atténuer.

1.5) L'implication du Gouvernement du Québec dans le développement du transport intermodal

C'est dans ce contexte qu'il est possible de poser un regard critique sur les investissements publics faits en faveur du développement du transport intermodal sous le couvert du développement durable ou de la lutte aux « gaz à effets de serre » (GES). Par exemple, le 12 février 2013, le gouvernement du Québec, par la voix de son ministre des transports, annonçait sa participation financière à la réalisation d'une plateforme intermodale ferroviaire à Valleyfield. Le communiqué nous annonce que :

« Ce projet s'inscrit dans la volonté ferme du gouvernement de lutter contre les changements climatiques. Il indique également que le développement du transport intermodal est au cœur des efforts de réduction des émissions de gaz à effet de serre dans le domaine des transports.

[...]

Le projet, qui bénéficie d'une aide financière de 6 millions de dollars en vertu du Programme d'aide visant la réduction ou l'évitement des émissions de gaz à effet de serre (PAREGES), consiste à construire un terminal intermodal pour offrir des

services de transport ferroviaire pour les conteneurs actuellement acheminés par camion. »

[<http://communiqués.gouv.qc.ca/gouvqc/communiqués/GPQF/Janvier2013/25/c8722.html>] Consulté le 12 février 2013

Cette volonté ferme, de lutter contre l'émission de gaz à effet de serre s'exprime à travers deux notions usuelles – l'évitement et la réduction – que le programme définit ainsi.

« Émissions de GES évitées : évitement de la quantité des émissions de GES exprimée en tonnes métriques résultant du maintien d'un mouvement de transport dans un mode émettant moins de GES (maritime ou ferroviaire). » (MTQ 2011, p.4)

« Émissions de GES réduites : réduction de la quantité des émissions de GES exprimée en tonnes métriques résultant du transfert d'un mouvement de transport vers un mode de transport émettant moins de GES (maritime ou ferroviaire). » (ibidem)

On comprend que l'emploi de ces notions repose sur la comparaison arithmétique de la consommation d'hydrocarbures de chacun des modes. De fait, pour transporter une même quantité de biens sur une même distance, le transport maritime requiert moins d'hydrocarbures que le transport ferroviaire, qui lui-même en requiert moins que le camion ou l'avion. Or le programme québécois de subventions mentionnées s'appuie sur

le concept d'« évitement » et de « remplacement » d'émissions de gaz à effet de serre. On peut comprendre que pour un même acheminement, si plutôt que d'employer la route et le camion, l'on recourt aux chemins de fer et aux trains, l'on aura épargné une certaine quantité de gaz à effet de serre si, et seulement si, ce mouvement eût été fait sur un mode plus énergivore et sur une distance requérant la même consommation d'énergie.

Or force est de constater qu'ici l'économie supposée de carburant, et donc la réduction promise de gaz à effet de serre, repose sur une supposition qui est à sa face même biaisée. Le développement fulgurant du transport intermodal ne résulte en aucune manière d'une volonté des États et gouvernements de réduire les émissions de polluants. Ce développement est plutôt fonction de la mise en place de nouveaux modes de production résultant dans un accroissement sans précédent des échanges qui permettent aujourd'hui à des acteurs économiques puissants de faire jouer la concurrence entre les territoires et entre les populations à l'avantage des détenteurs de capital (COMTOIS, RODRIGUE et al. 2006).

Le transport constitue, dans l'abstrait un bien échangeable, ou plutôt « l'échange d'espace contre du capital ». Il constitue une consommation, consommation qui s'accroît plus vite que l'économie générale comme le souligne le MTQ et ADEC (2014) dans le cas montréalais et comme le décrit Tapio (TAPIO 2005) dans le contexte européen, constat que l'on peut donc raisonnablement généraliser comme une fonction du mode de production qui affecte toutes les échelles du globe.

« Freight transport volume [*en Europe*], [...]. [...] followed GDP growth in the 1970s, but then the growth rate declined in the 1980s only to increase to a clearly higher growth rate than the GDP in the 1990s. The development in the 1970s

presents positive coupling, in the 1980s weak decoupling, and in the 1990s expansive negative decoupling. [...] The results imply that the globalisation of the economy from the late 1980s on and the enlargement of the EU in mid-1990s in fact increased the material throughput of the economy. » (TAPIO 2005, p.14)

L'établissement concret des infrastructures, pratiques et superstructures du transport intermodal au cours des années 1980 et 1990 (LEVINSON 2006; BONACHICH et WILSON 2008; RODRIGUE et NOTTEBOOM 2009), processus qui se poursuit aujourd'hui dans la région urbaine montréalaise, coïncide avec cette croissance rapide de la demande de transport. Ainsi, l'affirmation selon laquelle « *construire un terminal intermodal pour offrir des services de transport ferroviaire pour les conteneurs* » s'inscrit clairement dans l'objectif de réduction des émissions de GES parce qu'il substitue du transport ferroviaire au transport routier, néglige le fait que les infrastructures utiles au transport intermodal, et spécifiquement au déplacement de conteneurs intermodaux, font partie des éléments facilitant cette « surcroissance » de la consommation de transport.

Aussi peut-on se demander si l'invocation du développement durable dans le cas de la mise en place des plateformes intermodales et dans le cadre des pratiques contemporaines de transport ne constitue pas un détournement de sens, puisque cette valeur environnementale est au mieux difficile à valider, car elle repose sur la prémisse d'une substitution qui globalement ne se vérifie pas. On devine plutôt, sous les traits apparents d'une concurrence généralisée cherchant le mode favorisant le mieux le développement de solutions durables aux problèmes liés à la croissance des acheminements dans les contextes nationaux et locaux, la mise en place d'un réseau d'abord structuré par l'échelle mondiale, et offrant un accès privilégié et privatisé aux

gains de productivité liés à ces modes et à l'intermodalisme à un nombre somme toute très réduit d'entreprises qui, à de nombreux niveaux de la chaîne logistique, sont dans des situations se rapprochant de l'oligopole¹ ou de l'oligopsonne.²

1.6) Mise en place de pôles logistiques intégrées

L'élaboration de projets de mise en place de pôle logistiques intégrées, développements immobiliers menés directement par les exploitants de terminaux ferroviaires ou maritimes, en association étroite avec des promoteurs immobiliers et les différents niveaux de gouvernement visent spécifiquement à attirer les pourvoyeurs de services logistiques avancés de même que les grands clients intermodaux qui constituent les chaînes de vente au détail. Ces associations de terminaux et de pôles logistiques, en particulier ferroviaires, sont particulièrement dédiées à la distribution dans l'Est canadien et le Nord-est américain du trafic en provenance de l'Asie acheminé depuis les

¹ Oligopole : « Situation d'un marché dans lequel un nombre restreint d'entreprises (Office de la langue française, 1984. *Le grand dictionnaire terminologique*. En ligne : http://www.granddictionnaire.com/ficheOqlf.aspx?Id_Fiche=8422835).

² Oligopsonne : « Situation où ce sont les acheteurs qui sont en nombre restreint face à de nombreux fabricants. (...) Inverse de l'oligopole caractérisé par le défaut de concurrence du côté de l'offre. L'étude des conditions de formation des prix sur un tel marché dérive de celle du duopsonne où le nombre des acheteurs est réduit à deux. »

(Office de la langue française, 1984. *Le grand dictionnaire terminologique*. En ligne : http://www.granddictionnaire.com/ficheOqlf.aspx?Id_Fiche=8422834).

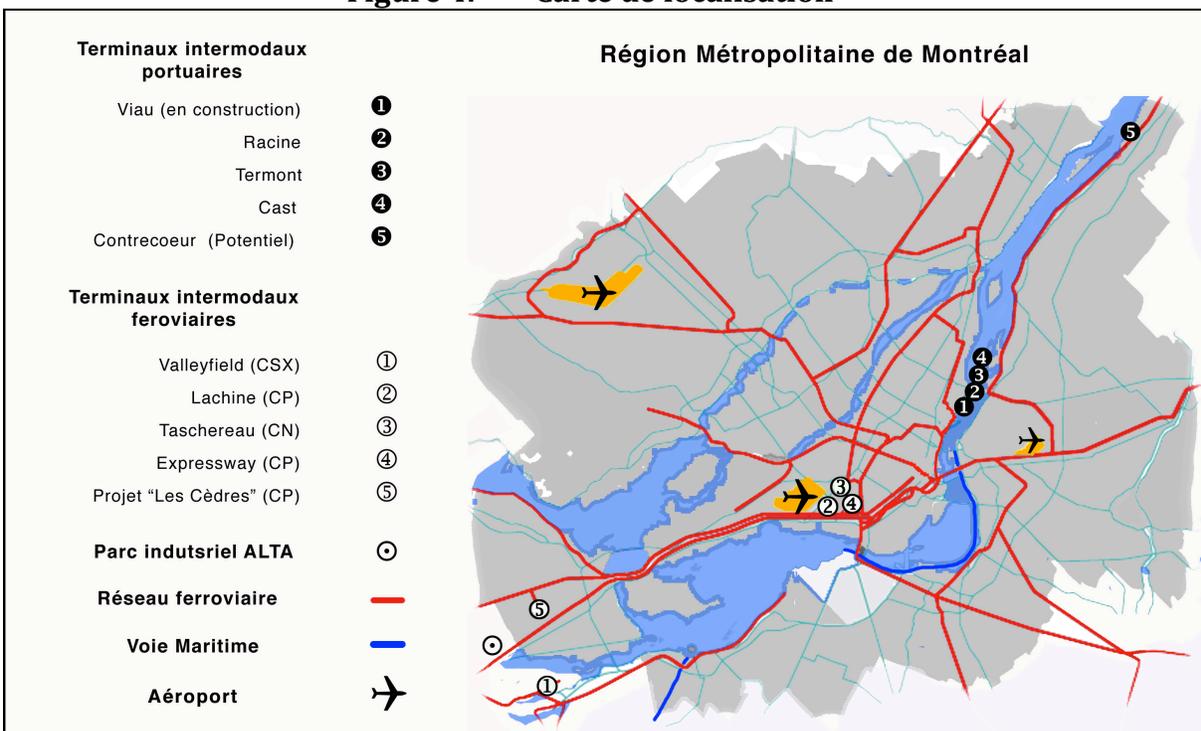
terminaux maritimes de Vancouver ou de Prince-Rupert (CST 2010). Les promoteurs du Parc industriel Alta à *Coteau-du-Lac* en *Montérégie*, qui abrite depuis 2009 un imposant centre de distribution de l'entreprise de vente au détail *Canadian Tire*, ont notamment motivé leur démarche de développement empiétant sur la zone agricole protégée en plaidant auprès des autorités règlementaires que le raccordement aux voies du CN et la présence (avérée ou potentielle) d'autres entreprises logistiques en faisaient non pas simplement un autre exemple de parc industriel, mais bien un pôle logistique intégré, équipement essentiel, nous dit-on, à la modernisation de la place montréalaise (LEBEAU, CARTIER et al. 2009; LEBEAU, SAINT-PIERRE et al. 2009; CORMIER et BOUTIN 2011). Dans le cadre du projet du nouveau terminal intermodal *Les Cèdres* dans la même région, le CP a acquis des terrains non seulement pour le transfert intermodal, mais aussi pour le développement immobilier logistique associé à ce transfert. La promotion de ce projet qui faisait valoir, là encore, l'inévitable « adaptation » à « l'évolution » des pratiques intermodales et du marché logistique a depuis été mise sur la glace, si ce n'est abandonnée, et ce malgré l'investissement considérable qui avait déjà été consenti pour la planification et l'acquisition des terrains nécessaires. Cet échec fait ressortir le fait que la promotion du développement de tels pôles logistiques s'inscrit certes dans le contexte du réaménagement des opérations et des flux ferroviaires ou maritimes, mais aussi dans celui, plus contentieux, du développement immobilier spéculatif dont témoigne la multiplication de tels projets à Montréal et aussi à l'échelle nord-américaine comme le souligne oligopole (RODRIGUE et coll. 2010).

Le développement de plateformes logistiques intégrées est un sujet largement discuté dans la région de Montréal et, on le voit, plusieurs projets, évoquant ce concept ont été proposés ou sont à l'étude. La périphérie montréalaise semble tout entière dédiée à la mise en place de pôles logistiques intégrés. Ceci se manifeste d'abord par la mise en

place d'équipements logistiques, en particulier ceux associés à la distribution des grandes entreprises de commerce au détail, qui se sont développées de manière dispersée dans la région montréalaise et au-delà (comme à Cornwall, de l'autre côté de la frontière ontarienne) et ne sont pas structurées par, ou intégrées à des plateformes intermodales. Le projet de terminal intermodal des Cèdres du CP, le terminal intermodal de CSX à Valleyfield ou le Parc industriel Alta desservi par le CN, le développement promis de nouveaux terminaux intermodaux du port à Contrecoeur témoignent eux aussi de l'éclatement et de l'étalement réel et potentiel du développement urbain lié aux activités logistiques [Figure 4, p.41]. Ceci contraste avec la place actuellement occupée par les infrastructures intermodales majeures dans la région montréalaise puisqu'on constate la concentration des plateformes intermodales sur l'île de Montréal, une grappe d'infrastructures stratégiques dont la concentration pourrait elle aussi stimuler l'intégration des opérations logistiques.

Or force est de constater que cette concurrence entre les projets de pôles logistiques intégrés aux limites de l'aire métropolitaine, voire au-delà, se double d'une concurrence centre/périphérie à l'heure où les activités portuaires dans l'Est de l'île de Montréal sont renforcées par de nouveaux investissements et où le maintien des grands terminaux intermodaux ferroviaires dans le centre-ouest de l'île de Montréal semble valider l'assertion de Comtois, Slack et Sanders (2003) que : « *Les cours de triage Taschereau et Côte-Saint-Luc représentent d'énormes réserves de terrain et un échangeur entre le Canadien National et le Canadien Pacifique qui offre à Montréal un avantage comparatif dans la concurrence interferroviaire et intermodale que se livrent les métropoles nord-américaines.* ».

Figure 4. Carte de localisation



Note : Voir agrandissement en Annexe 1

La figure est de l'auteur

La surabondance de projets concurrents et contrastants pose aujourd'hui avec une grande acuité les questions soulevées par le Conseil de la science et de la technologie du Québec en 2010:

« [...] l'insertion de ces centres et zones logistiques dans la trame urbaine soulève la question des impacts environnementaux et des conséquences sur le tissu urbain, de même que celle des risques accrus de congestion et des coûts entraînés par l'expansion des réseaux de services publics devant desservir ces espaces, coûts généralement supportés par l'ensemble de la communauté par la taxation. »
(CST 2010)

1.6) Comprendre les forces à l'œuvre dans la restructuration des réseaux intermodaux

La restructuration globale des pratiques intermodales, en même temps qu'elle donne lieu à une flambée spéculative, entraîne une réévaluation d'un patrimoine local, ressource infrastructurelle et spatiale non renouvelable, qui occupe une place importante dans la structure urbaine. Certes, « *les grandes régions urbaines ne peuvent échapper à l'intermodalité* »; celle-ci « [...] génère] *les revenus parmi les plus élevés et offre les plus grandes possibilités de croissance* [...] » (COMTOIS, SLACK et al. 2003). Cependant, les débats acerbes qui opposent les leaders locaux, s'appuyant sur les injonctions progressistes des promoteurs de projets concurrents de pôles logistiques intégrés, débats exacerbés par la volonté affichée du gouvernement québécois d'investir dans la création d'un tel pôle sans que le choix d'un site ne soit à l'origine connu puis débattu, et celle, encore moins définie, du gouvernement canadien de renforcer le *corridor de commerce Québec-Ontario* (Canada 2013).

Nous visons aussi, par cette recherche, une meilleure compréhension des forces qui structurent cette reconfiguration globale des réseaux intermodaux et de son adéquation avec le contexte montréalais. Ceci apparaît d'autant plus crucial à l'heure où, si l'on constate une « [...] *compatibilité du transport ferroviaire (et maritime) avec les objectifs de développement durable* [...] » (CST 2010), notamment quant à la réduction de la consommation d'énergie fossile et au réemploi de réserves de capacité de nombreuses

infrastructures, on doit de même constater que le réaménagement de ces modes de transport dans le cadre du développement de l'intermodalité est concomitant d'une explosion sans précédent des échanges marchands, aussi bien en volume qu'en étendue, explosion qui ne peut être étrangère à la forme contemporaine de la problématique de la congestion urbaine qui pèse si lourdement sur la performance socioéconomique des métropoles comme Montréal.

C'est dans cette optique que nous nous proposons d'étudier plus spécifiquement, à travers le cas montréalais, les dynamiques qui animent la restructuration de ces équipements intermodaux et le débat sur l'aménagement de pôles logistiques intégrés dans la région dans le contexte d'un examen des mécanismes fondamentaux liés à la mise en place de systèmes techniques innovants en transport des marchandises, dans notre cas le système intermodal, et ses conséquences sur la mise en relation de l'espace local avec l'espace mondial par les acteurs privés et publics. Or, pour explorer ces mécanismes, il convient tout d'abord de questionner les bases épistémologiques qui les fondent et qui, partant, fondent aussi le débat public et la recherche scientifique.

Chapitre 2 : Théorie critique du développement des réseaux sociotechniques dans la ville

2.1) Les système de mouvement comme unité d'analyse du rapport systèmes sociotechnique - urbanisation dans la longue durée

« Siegfried Giedion commented a half-century ago: "We are too unaccustomed to considering interrelationships between different realms of human activity to see clearly the points at which they are connected. The danger is that the material for reconstructing those relationships may be lost by the time their importance has been recognized."³ Giedion was addressing the problem in historical research, but his point is applicable to the study of the contemporary city as well. If historians can recover a sense of the whole, then maybe they can show us all how to find order, pattern, and meaning in the cities we inhabit. » (KONVITZ, ROSE et al. 1990, p.36)

Cet appel lancé aux historiens pour une prise en compte systématique de l'interrelation entre les phénomènes trouve un écho tout particulier pour le chercheur en aménagement – urbaniste, concerné au premier chef par l'étude de la ville

³ Cité par les auteurs : GIEDION, S. (1941). « Space, time and architecture: the growth of a new tradition ». (1^{re} éd.). Cambridge, Mass. : Harvard University Press.

contemporaine et confronté, dans la réalité de la pratique, autant à la nécessaire réaction « tactique » aux demandes économiques, sociales et politiques, qu'à l'exigence éthique d'une réflexion « stratégique » allant au-delà des projections tendanciennes et des archétypes familiers, réflexions ne pouvant se fonder que sur des outils théoriques synthétiques⁴ vecteurs « d'ordre, de configuration et de sens ». Aussi, l'étude dans la longue durée de la corrélation postulée entre urbanisation et pratiques d'acheminement apparaît-elle comme une base incontournable de la validation empirique et de la formulation d'énoncés théoriques synthétiques. À ce propos, Dupuy souligne que :

« Le rôle des données économiques, des possibilités technologiques, des contraintes juridiques et des volontés politiques apparaît beaucoup mieux dans l'analyse historique que sur un état actuel du réseau où tout cela est cristallisé et paraît même naturalisé. » (DUPUY 1991)

Certes, comme le soulignait BRAUDEL (1969), le passé est toujours une reconstruction du réel et, en tant que telle, cette reconstruction est forcément instrumentale; la

⁴ « Les décisions tactiques (en gestion) consistent à jouer sur les moyens, à modifier les actions spécifiques pour s'adapter aux incidents de parcours et continuer à obtenir les avantages prévus sur le terrain. L'ensemble des tactiques s'inscrit dans la stratégie; celle-ci assigne à chacune son rôle, sa place dans le dispositif, son type de développement et ses limites. La stratégie prévoit aussi nécessairement la coordination, l'éventuel degré de subordination et de convergence des tactiques entre elles. » Source : Office québécois de la langue française « Le grand dictionnaire terminologique » Rubrique : tactiques. Adresse : http://www.granddictionnaire.com/BTML/FRA/r_Motclef/index800_1.asp consultation : janvier 2010.

construction d'une analyse diachronique est toujours teintée, voire dirigée par les préoccupations présentes de celui qui l'échafaude, le passé ne pouvant, en définitive, être le produit que du point de vue présent en tension avec le futur. Cette distanciation ne doit pas être assimilée à un déplacement du foyer théorique de la connaissance : le présent. Le recadrage historique n'est pas une construction théorique dans le passé, censée être validée par son futur, notre présent. Mais ce qui est utile dans l'analyse diachronique découle de ce que « [...] *chaque "actualité" rassemble des mouvements d'origines, de rythmes différents : le temps d'aujourd'hui date à la fois d'hier, d'avant-hier, de jadis.* » (BRAUDEL 1969). Dans cette perspective, l'apport de l'analyse diachronique tient à ce qu'elle permet d'identifier les éléments stables, le socle sédimentaire « *qui oriente le devenir sans le rendre nécessaire* » comme le souligne GUCHET (2005, p.323). En somme, une approche diachronique sincère doit reconnaître que l'histoire est une construction utile, et que cette utilité est soumise à la subjectivité qui la mobilise consciemment ou inconsciemment : ceci est en particulier vrai du débat sur l'impact des innovations technologiques (GUCHET 2005).

Aussi, dans la remise en question de l'évaluation faite du patrimoine logistique et de ses composantes clés que sont les plateformes de transport intermodal, il apparaît essentiel de se questionner sur le rôle effacé qu'a assumé depuis une génération l'encadrement public dans leur planification et leur transformation. Comme le souligne ZIELINSKI, dans le cas canadien :

« C'est ainsi qu'en dépit de la noblesse et du mutisme [*sic*] général de son rôle, le transport des marchandises en milieu urbain peut être perçu au mieux comme une pensée après coup et au pire comme une cloque dans le paysage. Le principal défi tient à sa grande diversité et à son immense complexité, lesquelles ne se prêtent

pas à des solutions toutes faites et exigent des réflexions holistiques et des collaborations serrées entre pratiquement chaque secteur. Alors qu'on a toujours laissé le soin aux forces du marché et au secteur privé de « le faire fonctionner », on commence à comprendre que le secteur public a un rôle très important à jouer pour appuyer le transport coordonné, efficace et durable des marchandises dans les villes canadiennes. » (ZIELINSKI 2003).

Cependant, ce constat que « *l'on a toujours laissé le soin aux forces du marché et au secteur privé de le faire fonctionner* » nous semble trahir une domination somme toute assez récente d'une logique libérale faisant oublier tout un pan de l'histoire des systèmes sociotechniques, qui suggère qu'il n'en fut pas toujours ainsi (ARMSTRONG et NELLE 1986), et partant de là, une acculturation des administrations publiques quant aux enjeux de l'aménagement des réseaux et espaces d'acheminement. Or les administrations publiques à différentes échelles font face aux bouleversements de leurs schèmes de développement induits par la concurrence des « forces économiques » nouvelles, notamment celles liées à la logistique intermodale, vecteur de la mondialisation du commerce. Sans réflexion autonome sur les enjeux administratifs généraux que ces bouleversements font surgir, elles se trouvent à la merci de ces seules forces ou, plus exactement, de l'interprétation qu'en donnent les champions économiques locaux, associations de camionnage et autres chambres de commerce, dans leurs revendications, voire leurs injonctions quant aux investissements publics, notamment routiers, requis pour préserver leur « avantage concurrentiel » et, par conséquent, ceux du tissu économique de la région urbaine.

Cet état de fait se conçoit bien si l'on envisage la relation étroite de l'urbanisme, et de l'idée d'aménagement intégré qu'il porte en principe, avec le politique. Cette relation

induit, d'une part, une attention disciplinaire marquée vers les préoccupations qui touchent une plus large clientèle, préoccupations qui sont d'emblée relayées par les demandes des administrations territoriales, premiers « clients » de l'urbanisme. Mais d'autre part, cette relation implique aussi que les objets qui ont été délaissés par les administrations publiques au cours de la vague de dérèglementation qui caractérise l'ère moderne ont aussi connu moins de succès en tant qu'objets d'action des planificateurs publics et, par conséquent, en tant qu'objets d'étude de la recherche en urbanisme. On comprend que la part de l'urbanisation liée aux infrastructures d'acheminement, parce que ces activités ont connu des transformations techniques qui ont fait diminuer leur besoin direct de main-d'œuvre, ne rejoigne immédiatement qu'une faible proportion de la population. Elles sont donc souvent vues comme des initiatives relevant de la seule liberté des acteurs privés, alors que ce laisser-aller à l'horizon de planification égocentrée et segmentée de ces seuls acteurs est aussi le fruit d'une volonté délibérée des États soucieux de favoriser, pour un temps, le réaménagement de secteurs qui furent momentanément épuisés par leur ancien *modus operandi*.

L'absence de questionnement systématique sur l'organisation des infrastructures innovantes et des pôles d'acheminement en tant que modes d'urbanisation, donc essentiels à la dynamique de la condition urbaine, constitue en soi un problème de connaissance clé qui découle aussi de biais spécifiques de l'urbanisme. L'un de ces biais résulte des lacunes quant à la réflexion plus générale sur les réseaux comme agents principaux d'urbanisation, négligence qu'a d'abord fait ressortir Dupuy dans son maître ouvrage, *L'urbanisme des réseaux : théories et méthodes* (1991). Or cette négligence, si on y a partiellement remédié au cours des dernières décennies en ce qui a trait aux effets d'aménagement des infrastructures de transport des personnes, se double, dans le cas

des réseaux d'acheminement, d'un dédain disciplinaire quant aux préoccupations liées aux besoins physiques de l'approvisionnement urbain.

Or le contexte contemporain exige une réflexion sur la planification de ces réseaux d'infrastructures, en particulier de leurs nœuds, et ce dans leur cadre intermodal. La transformation de l'environnement urbain ne peut être comprise sans référence à la technologie et à sa présence prégnante à travers les réseaux sociotechniques. Cette logique réticulaire, que « *la pensée urbanistique ne parvient pas à s'approprier* », appelle une réinterprétation de la réalité urbaine, réalité qui n'est pas seulement une agglomération édifée d'espaces sociaux, économiques et culturels, mais aussi un « *espace réseau* », une « *zone de condensation [...] autour des points de croisement "échangeur"* » (RADKOWSKI 1967; DUPUY 1991). Cette interprétation liant mobilité et urbanité par les réseaux sociotechniques rappelle, à certains égards, les recherches urbanistiques sur le « *transit-oriented development* ». Cependant, croire à l'originalité contemporaine de cette conception qui découlerait elle-même de l'originalité des réseaux modernes serait une méprise. Comme le souligne DUPUY (1991), bien qu'ayant longtemps été marginalisée par une approche aréolaire⁵ du phénomène urbain, la perspective réticulaire était aussi bien présente dans la notion de « *vialidad* » développée par I. CERDA que dans « *Broadacre City* » de F. L. WRIGHT. L'ancienneté de cette conception réticulaire du rapport entre urbanité et mobilité nous laisse penser, comme le souligne AMAR (2004), que l'urbain est systématiquement affaire de réseaux et de mobilité.

⁵ Aréolaire : Qui se réfère aux aires, aux surfaces délimitées. On peut, à titre d'exemple d'approche aréolaire du phénomène urbain, rappeler le modèle classique de BURGESS, E. W. (1925). La croissance de la ville : Introduction à un projet de recherche. *L'école de Chicago : Naissance de l'écologie urbaine*. Paris, Flammarion : 131-147.

« Le défaut de la plupart des concepts de ville est dans la manière dont ils traitent du rapport ville – transport, ou encore de la signification du transport dans la ville [...]. En bref, c'est parce que l'on n'a pas pensé la ville comme fondamentalement affaire de transport, comme étant en elle-même pour ainsi dire un 'système de mouvements' que l'on a tant de mal à traiter des problèmes du transport urbain. » (AMAR 1993) [nous soulignons]

Si nous avons souligné l'expression « *système de mouvements* », c'est qu'elle est particulièrement éclairante pour bien traiter des rapports étroits qui unissent mobilité et urbanité, réseaux de transport et aménagement, rapports « écologiques » suggérait McKENZIE (1925), écologie fondée sur la symbiose entre l'édification de la ville et la transformation des systèmes sociotechniques de transport, vus non seulement comme des « [...] *moyens de liaison entre des lieux déjà connus et 'fonctionnalisés', mais comme 'inventeur' de lieux [...]* » (AMAR 1993). Cette abstraction du « complexe » urbain, que représente sa représentation par le concept de *système de mouvements urbain*, demeure extrêmement riche puisque la mobilité a historiquement contribué à la croissance du monde urbain et puisque la question des transports ne peut être comprise en dehors des relations fonctionnelles qu'il établit, mais aussi des rapports de pouvoir qu'il matérialise dans l'espace et qui animent leur transformation cyclique mutuelle. Or, comme nous allons maintenant l'aborder, ces rapports de pouvoir sont masqués par une perspective évolutionniste sur les transformations technoéconomiques qui les naturalise et les extrait artificiellement du débat sociopolitique.

2.2) Critique de la domination épistémologique du concept libéral d'évolution technoéconomique déterministe dans l'interprétation des cycles de transformation sociotechnique et urbaine

De prime abord, les systèmes humains en général semblent marqués par la succession des changements et transformations, témoignant en apparence d'une dynamique cyclique modulée par cette oscillation entre persistance⁶ et variation⁷ dans l'impératif de la perpétuation⁸. L'étude des cadres institutionnels (PIERSON 2004) ou économiques (SCHUMPETER 1927; NELSON et WINTER 1982), des pratiques scientifiques (KUHN 1962) ou des ensembles sociotechniques (CONSTANT 2002; HUGHES 1987) atteste de cette apparente cyclicité des systèmes humains complexes. La culture savante

⁶ « PERSISTER v. intr. est emprunté (1321) au latin impérial *persistere* "demeurer ferme dans sa position" (surtout au parfait), de *per* à valeur intransitive (¬ (1) par, per-) et *sistere* "placer, poser, arrêter, fixer", forme à redoublement de *stare* "être immobile" (¬ statue). [...] » Dans : REY, A. et Al. 1992. *Dictionnaire historique de la langue française*. Paris, Dictionnaire Le Robert

⁷ « VARIER v. est emprunté (v.1155) au latin classique *variare* "diversifier", «nuancer», [...]. Au milieu du XIIe s., varier reprend comme verbe transitif les sens latins; il signifie "donner à (qqch.) plusieurs aspects divers", "rendre (plusieurs choses) nettement distinctes". Le verbe s'emploie aussi intransitivement (v. 1190) pour "se modifier, changer" (d'une personne, d'une chose). [...] » (Ibidem)

⁸ « PERPÉTUER v. tr est emprunté (v.1370) au latin *perpetuare* "faire continuer sans interruption, rendre continu", de *perpetuus* "continu", d'où, sur le plan temporel, "qui dure toujours, éternel". [...] » (Ibidem)

contemporaine, si elle associe souvent cette dynamique cyclique, par analogie, avec la théorie darwinienne de «l'origine des espèces», au concept d'évolution, incorpore en même temps une critique sévère de ces raisonnements. Ceci d'autant plus que cette analogie conduit trop souvent la recherche en sciences humaines à être éblouie par les innovations techniques, notamment par «l'impérialisme des nouvelles techniques de transport» (CHALINE 1997, p.358), qui semblent s'imposer à nous et nous imposer leur ordre, «tout naturellement». Ainsi, le développement des pratiques logistiques contemporaines et ses effets corolaires sur des pans entiers des activités économiques traditionnelles des métropoles et sur des infrastructures existantes dans l'espace de la ville peuvent-ils être intellectuellement déclassés, déclarés obsolètes (CHALINE 1994), alors même que l'intermodalité entraîne un renouveau formidable de ces activités.

Cette attitude fataliste face aux transformations des outils techniques est liée, nous l'avons dit, à une représentation évolutionniste spécifique du cadre technoéconomique libéral, fondée elle-même sur une naturalisation des «lois» du développement économique, qui voudrait que ces objets aient de manière intrinsèque, à l'image du vivant, tous les attributs qui déterminent leur vocation et leur fonction, reléguant au second plan la volonté des acteurs agissant sur leur formation et leur transformation. L'évolution est présentée dans une formulation progressiste qui la transforme en mouvement naturel, immanent, canonique; l'on «évolue» vers l'amélioration de la condition humaine; l'on «progressive» qu'on le veuille ou non. Appliquer au domaine de l'innovation technologique et des modalités de la croissance urbaine cette conception théorique du changement historique se base systématiquement sur le legs conceptuel du 18^e et du début du 19^e siècle. Ce legs de la tradition théorique libérale, c'est l'identification, comme moteur du changement historique, du marché libre sélectionnant les activités économiques spécialisées les plus «adaptées». C'est ce que

souligne F. A. HAYEK (1973, ch.1) dans sa description de l'organisation spontanée des structures sociales complexes sur la base du marché économique et de l'exercice de la propriété privée et en particulier sur la conception évolutionniste des sciences de l'homme :

« Il y a d'abord la croyance erronée que c'est une conception empruntée par les sciences sociales à la biologie. Ce fut en réalité l'inverse, et si Charles Darwin a su appliquer avec succès à la biologie une conception qu'il avait largement reçue des sciences sociales, cela ne rend pas ce concept moins important dans le domaine où il avait pris naissance. » (p.26)

Ainsi, d'un point de vue libéral, et en l'occurrence néolibéral, l'on conçoit le changement social, culturel ou technologique dans une perspective évolutionniste, et ce, à l'intérieur même du champ théorique des sciences sociales, sans recours, nous dit-on, à l'analogie biologique. Les mécanismes autorégulés et auto équilibrés du système capitaliste exerceraient sur l'organisation matérielle des sociétés (dont les techniques d'acheminement et l'habitat urbain sont des composantes importantes) une pression vers la nouveauté et le changement animée par l'arbitrage du marché érigé au rang d'environnement naturel, assurant la pression sélective à laquelle se mesurent les variations des pratiques individuelles dans la lutte pour la survie économique (HAYEK 1973, *ibid.*).

Cependant, si HAYEK affirme que la démonstration de l'évolutionnisme en biologie « *ne rend pas ce concept moins important dans le domaine où il avait pris naissance* », nous ajoutons que la démonstration de ce concept en biologie ne constitue pas pour autant une validation de son application préalable aux sciences sociales. Or, si en effet elle ne

provient pas à la base de l'évolutionnisme biologique, et ne peut donc de prime abord être taxée d'analogisme abusif, l'idée d'évolution technoéconomique entraînant le « progrès » s'est cependant appuyée sur la démonstration biologique du concept d'évolution, et sur l'érection du marché libre au rang d'environnement naturel pour affirmer son irréfutabilité. L'invocation de l'ordre naturel des choses ou de la loi naturelle est d'ailleurs une constante du discours libéral. Cette validité présumée de la thèse d'un évolutionnisme structuré par l'action individuelle des acteurs privés repose sur la prémisse de l'émergence spontanée, de l'endogenèse du capitalisme comme condition de la formation et du devenir de l'humanité. Or qu'en est-il de cette prémisse ?

Friedrich Hayek et Adam Smith, sur les traces de François Quesnay et des « philosophes-économistes » physiocrates, sont créateurs et porteurs de cette vision d'une endogenèse de l'ordre socioéconomique dérivant de l'application des forces sélectives « naturelles » du marché animées par les rapports de production et d'échanges économiques libres; vision formulée au sein même de la période d'émergence de la culture libérale, capitaliste, dont il convient de décrire les conditions concrètes.

L'œuvre canonique de l'orthodoxie économique contemporaine, *An inquiry into the nature and the causes of the wealth of nations* de A. Smith, est publiée en 1776 alors même que s'amorce en Angleterre la révolution industrielle, qui bouleversera ce pays d'abord et depuis l'ensemble du globe, en jetant les bases du système de production capitaliste moderne. Le contexte spécifique de généralisation du capitalisme, comme mode dominant d'organisation socioéconomique, à partir de la seconde moitié du 18^e siècle, éclaire les ramifications proprement sociopolitiques et culturelles de son émergence. De fait, sous l'impulsion du développement de l'esprit scientifique et du renouveau philosophique que connaît l'Europe à partir de la Renaissance, mais qui

s'intensifie après la Réforme, se développe une volonté formelle d'élucider les « lois naturelles » régissant l'économie comme les institutions politiques, traitement directement inspiré du mécanisme cartésien et newtonien et de l'empirisme de LOCKE. L'économie politique embrasse alors le principe d'autonomie et de liberté des individus qu'elle cherche à la fois à décrire et à instituer politiquement, ce dont témoigne l'œuvre de Smith, mais aussi plusieurs mouvements réformateurs occidentaux du 17^e et du 18^e siècle. Les physiocrates, menés par F. Quesnay, sont parmi les premiers à décrire le « droit naturel » comme un produit de l'exercice et de la protection de la propriété privée, définition qui se substitue à celle du droit divin et de la suprématie de l'État, inspirée de la morale et de l'éthique dérivée de la théologie chrétienne du haut Moyen Âge qui avait jusque-là infusé la doctrine économique, notamment le mercantilisme (DENIS 1971).

« Quesnay ne cherche pas ici, comme Hobbes et Locke, à concevoir un état de l'homme antérieur à la fondation de la société. Il prend l'homme tel qu'il le voit et il constate que l'exercice par chacun de ses facultés physiques exige que tous respectent la vie et le bien d'autrui. C'est là le fondement des droits naturels, qui n'ont rien à voir avec la morale.

.....

Le droit naturel est donc le droit de jouir de la vie et d'exercer ses facultés, mais c'est aussi le droit de propriété. » (DENIS 1971, p.163-164)

Smith s'inspirera directement du travail de Quesnay, dont il louange le génie, bien qu'il critiquât son « agrarisme exclusif », et appliquera la logique autorégulatrice du marché au domaine plus large de la production économique générale (SALLERON 1973, pp.67-

68). Découle de cette conception du « droit naturel » une théorie économique qui place la reproduction du capital investi en fonction des intérêts égoïstes de chaque individu, mais soumis au mécanisme équilibrant du marché, comme source de l'ordre socioéconomique spontané et du progrès. L'exercice de ce mouvement, associé à la fixation des prix reflétant la valeur d'échange libre de toute entrave, devient source de prospérité et de progrès général dans lequel l'État n'a de rôle que pour garantir le bon fonctionnement du marché et la liberté de l'individu sur sa propriété. C'est ainsi qu'au *Léviathan* politique de Hobbes est substituée la « main invisible » économique de Smith.

D'autre part, soulignons que Friedrich Hayek (1973) ou Milton Friedman (1980), deux économistes phares des théories néolibérales dans les traditions les plus orthodoxes qui soient, l'école autrichienne et celle de Chicago, font essentiellement le même constat quelque 200 ans après les physiocrates. L'importance de ce discours, de cette tradition philosophique, et d'un questionnement sur ces bases, est d'autant plus grand que sa version néolibérale est l'une des sources du vaste mouvement de dérèglementation et de désengagement de l'État qui a accompagné la mondialisation des marchés et qui, en Amérique du Nord, a notamment conduit aux réformes et privatisations qui ont particulièrement touché des pans entiers du système d'acheminement, notamment aérien, ferroviaire et maritime, contexte dans lequel ont émergé les archétypes des outils intermodaux et le cadre technoéconomique qu'ils servent. La vocation sélectionniste immanente du capitalisme s'appuyant sur la garantie quasi absolue de la liberté quant à l'*usus*, au *fructus* et à l'*abusus* de la propriété privée doit cependant prendre en compte la part construite *a posteriori*, la part instrumentale du récit historique qui fonde le discours évolutionniste libéral sur l'origine « naturelle » des lois économiques.

Or l'histoire de la révolution industrielle qui déclenche l'urbanisation globale de l'humanité, le développement systématique des grandes infrastructures d'acheminement de masse et qui marque un point tournant dans l'application des outils conceptuels et pratiques qui fondent le capitalisme moderne, bien qu'elle ne fût pas la seule source comme l'a démontré Braudel, constitue de fait une rupture historique aux dimensions anthropologiques, qui s'est aguillée sur des bouleversements politiques et juridiques comme condition de son émergence. En effet, en Angleterre où elle a tout d'abord pris racine, cette révolution a été accompagnée, voire précédée, d'une refonte fondamentale de la distribution de la terre. Cette refonte est économique certes, mais tout aussi législative et politique en s'incarnant dans l'adoption des lois d'*enclosure*; lois qui ont forcé une réallocation privative des terres favorisant la consolidation de la production dans un nombre restreint de grandes fermes dominées par l'élite aristocratique locale, alors que l'application du droit coutumier conférait à une vaste proportion de ces terres, des *open field* et des *commons*, un statut non proprement privatif (MANTOUX 1928).

Ces types d'arrangements traditionnels qui ont persisté ailleurs ou pour d'autres « ressources communes » ont aussi démontré leur valeur autant économique, sociale qu'écologique (OSTROM 1990, 2003), ce qui au moins permet de relativiser l'argument de la supériorité économique absolue de la consolidation systématiquement privative des terres, doute raisonnable qui souligne encore le caractère éminemment politique de la réforme agraire anglaise, que BLOCH qualifia « d'individualisme agraire » et qui n'eût pas pu se matérialiser sans les 5000 lois du parlement britannique qui l'institue de 1730 à 1820 (BLOCH 1931 [1999]; RIOUX 1971). MANTOUX fait état de la concomitance de cette réforme et du développement du capitalisme industriel, réforme qui inspire les thèses physiocratiques, thèses qui deviennent à leur tour des outils de promotion des réformes, dans une lutte politique qui voit triompher l'aristocratie locale sur la

paysannerie et le pouvoir royal, et donc sur la structure traditionnelle du droit, affaiblie par les révolutions politiques du 17^e siècle et par l'imposition d'un régime constitutionnel parlementaire que domine l'aristocratie terrienne.⁹

Cet oubli des conditions initiales de l'émergence du cadre capitaliste et industriel conduit à son tour à la propagation d'autres perceptions biaisées comme le souligne MANTOUX dans son histoire de la révolution industrielle anglaise.

« Ce sont, a-t-on dit [souligne Mantoux], les exigences de la consommation qui ont donné à la production agricole l'impulsion décisive. La formation des centres manufacturiers, l'accroissement de la population urbaine, ont ouvert au cultivateur un marché nouveau, sur lequel la demande va toujours en augmentant. [...] Dans les villes surpeuplées, autour des mines, des fabriques et des entrepôts, les foules ouvrières demandent aux campagnes de les nourrir. Il faut que les fermes à leur tour se transforment en usines, [...]. Le progrès de l'agriculture, ou, si l'on veut, son adaptation aux besoins nouveaux de la société industrielle, résulte d'une nécessité organique, d'une corrélation indispensable de fonctions solidaires. Cette explication est, à première vue, satisfaisante [...]. En réalité, ce mouvement, comme la disparition de la *yeomanry* [paysannerie], s'est dessiné bien avant l'accroissement de population dû à la grande industrie. [...] Or c'est dans la première moitié du XVIII^e siècle, à peu près à l'époque des premiers tâtonnements

⁹ Le droit constitutionnel canadien, directement dérivé des institutions britanniques, a longtemps gardé la trace de cette domination institutionnelle des propriétaires fonciers, sous la forme de critères d'éligibilité des membres élus des communes et des nominations au sénat (substitut canadien à la chambre des *Lords* britannique) exigeant qu'ils fussent propriétaires de biens immobiliers et fonciers d'une valeur et d'une étendue minimales. Ces critères ne seront abolis qu'avec la refonte constitutionnelle de 1982.

qui devaient aboutir, trente ans plus tard, à l'invention des machines à filer, que l'agriculture anglaise a commencé à se transformer. » (MANTOUX 1928, pp.149-150)

MANTOUX souligne ensuite le rapport étroit qui unit le développement capitaliste et l'urbanisation aux mouvements politique et législatif qui les mettent véritablement en marche.

« Ainsi les *enclosures*, et l'accaparement du sol par les grands propriétaires, ont pour dernière conséquence de mettre à la disposition de l'industrie une quantité de forces sans emploi. C'est l'afflux de ces forces vives qui rend possible le développement de la grande industrie. Celle-ci est comme un pays nouveau au cœur même du pays, comme une Amérique vers laquelle les émigrants se portent en foule : avec cette différence qu'au lieu d'être découverte elle est créée, qu'elle se forme en même temps qu'elle se peuple. » (MANTOUX 1928, p.179)¹⁰

Aussi, il convient de rappeler que l'origine du capitalisme est indissociable des thèses physiocratiques propageant une construction intellectuelle susceptible de soutenir politiquement la mise en œuvre de réformes agraires, au bénéfice d'une classe

¹⁰ Le processus d'*enclosures* qui a précédé et accompagné l'émergence du capitalisme industriel en Angleterre peut être mis en parallèle avec le durcissement du régime seigneurial après la conquête. Voir: DESSUREAULT, C. 2004. *L'évolution du régime seigneurial canadien de 1760 à 1854 : Essai de synthèse*. Article présenté dans le cadre de la conférence ; Le régime seigneurial au Québec 150 ans après : bilans et perspectives de recherches à l'occasion de la commémoration du 150^e anniversaire de l'abolition du régime seigneurial, Université Laval, Québec.

particulière de la société, en appuyant l'orientation de la production agricole vers des cultures de masse à forte valeur économique, notamment la production de laine, vers la réduction des besoins de main-d'œuvre et la division du travail, et en particulier vers l'expropriation pour promouvoir la formation de domaines agricoles privés de grande ampleur, transformés en capital foncier (RIOUX 1971; MARX 1973). Cette représentation de l'ordre économique, fruit et dynamique même du concept d'évolution pour de larges pans des sciences sociales, repose sur l'émergence parallèle de garanties constitutionnelles sur la propriété privée et le bouleversement politique des rapports économiques. La formation véritable du cadre légal qui la soutient au sens où nous l'entendons aujourd'hui n'est pas à proprement parler un produit strictement technoéconomique, mais aussi sociopolitique, démontrant, au moins théoriquement, l'importance de considérer de manière simultanée ces deux champs de l'action humaine en interaction dans les processus de transformation qu'il structure. L'environnement qui les structure n'est pas seulement économique, mais aussi politique.

Le discours déterministe qui voudrait que l'on ne choisisse jamais le mode de développement ni le socle technologique sur lequel l'investissement à long terme est possible, que celui-ci s'impose à nous en quelque sorte, tient d'un révisionnisme réducteur. Cette perspective ne peut, en toute logique, être d'application générale puisqu'elle supposerait, à terme, une destruction perpétuelle de valeur immobilisée dans des initiatives promises à une désuétude systématique et presque immédiate. Ceci finirait par interdire tout investissement conséquent et à nier la capacité de tirer profit des capitaux investis, et donc à nier la réalité de cette motivation-clé du fonctionnement des sociétés et de leur habitat dans son acception moderne. Aussi doit-on conclure à l'invalidité d'une conception du monde que véhiculent certains discours progressistes où le changement qui affecte les systèmes sociotechniques complexes est continu,

perpétuellement radical et extérieur à la mobilisation à long terme des acteurs économiques et politiques qui agissent directement ou indirectement sur les systèmes sociotechniques. À contrario, ce constat valide la thèse d'une alternance ponctuée de périodes de variation et de persistance technologiques, cycles dans lesquels interviennent, pour se perpétuer, aussi bien les marchés que les États, cycles qui sont le fondement même de la révolution urbaine toujours en cours. Ainsi, on entrevoit que la transformation de la fonction d'acheminement est fortement marquée par des cycles longs d'investissement dans différentes options de systèmes sociotechniques, et par des périodes prolongées de persistance des formes qu'ils adoptent et des caractéristiques que les acteurs, aussi bien économiques que politiques, définissent et dont ils peuvent tirer parti, notamment dans le processus d'édification urbaine qui en définitive accapare la portion congrue du capital.

Cette discussion préliminaire sur le concept d'évolution et d'environnement, dans le contexte des sciences sociales, permet de mieux saisir dans quelle mesure ce concept est à la fois un outil analytique, et est un mythe qui, en se perpétuant sous sa forme libérale, assure depuis une génération le rôle instrumental dominant des mécanismes économiques privés dans le débat public au détriment des autres mécanismes de régulation qui, comme composantes-clés de l'environnement socioéconomique, participent aussi au phénomène de transformation de l'ordre sociotechnique. Les commentaires de GUCHET sur l'évolutionnisme appliqué aux objets techniques trouvent donc un écho dans l'explication des transformations, notamment celle des systèmes sociotechniques, mus strictement par le fonctionnement évolutionniste du marché :

« Les fictions évolutionnistes de la technique témoignent de ce fait fondamental, à savoir que l'homme est l'être qui transforme tout ce qu'il rencontre en conditions de son existence, tout en faisant valoir ces conditions comme objectivement nécessaires, déterminées par un cours naturel des choses. Comme dit le sociologue Gérard Dubrey, il y a bien une auto-institution du collectif. Le propre du mythe est de faire oublier cette auto-institution, et de faire apparaître l'ordre établi comme quelque chose qui nous détermine du dehors, qui s'impose à nous avec nécessité, que nous n'avons pas forcément voulu et dont nous devons nous accommoder. » (GUCHET 2005, pp.332-333).

Il ajoute plus loin :

« Comprenons : le temps du mythe évolutionniste est constitutif de la temporalité existentielle.

.....

Dès lors que l'évolution a le statut d'une fiction, d'un mythe des origines, elle ouvre une dimension temporelle constitutive de l'existant. » (idem, p.335)

Ainsi la confrontation des fondements théoriques et historiques du positivisme libéral et néolibéral, faisant apparaître la part mythique sur laquelle il s'édifie, nous amène à remettre en question le concept d'évolution qu'il instrumentalise pour faire « apparaître l'ordre établi comme quelque chose qui nous détermine du dehors ». Le caractère mythologique de l'évolutionnisme historique des moyens techniques mu par les seuls mécanismes économiques du capitalisme ne rend pas inutile la notion d'évolution appliquée aux objets des sciences sociales, à l'aménagement et, plus

spécifiquement, aux moyens d'acheminement qui structurent en partie l'habitat urbain. Cependant, il la recadre comme construction faisant de l'ordre, et un ordre bien spécifique qui, il faut le supposer, gomme des pans entiers de la sédimentation des processus diversifiés qui marquent les transformations effectives des moyens techniques se concrétisant dans notre environnement, et ce depuis la révolution industrielle.¹¹

2.3) Le poids épistémologique du mythe évolutionniste libéral : l'exemple des modèles technoéconomiques d'évolution portuaire et leur confrontation au cas historique de Montréal.

Les infrastructures portuaires, parce qu'elles ont de tout temps mis en contact l'espace local et les réseaux commerciaux internationaux, constituent un terreau d'exploration particulièrement fertile pour étudier le mode de développement des réseaux sociotechniques d'acheminement innovants et leur relation au développement urbain. La dynamique qui s'incarne au sein de ces espaces et autour d'eux est d'autant plus fondamentale qu'elle a fait l'objet, depuis des décennies, d'une attention particulière des

¹¹ À cet égard, l'objet technique « conteneur intermodal », par son minimalisme autant que par l'explosion planétaire de la logistique intermodale dont il est le vecteur apparent, est le symbole de la mondialisation des échanges matériels autant qu'il est le voile technique qui masque les nécessaires transformations structurelles qui sont la véritable innovation de la logistique contemporaine comme nous l'aborderons au chapitre 3.

chercheurs, en particulier en géographie et en économie régionale et, plus récemment, des chercheurs en urbanisme (à la faveur de la reconversion de sites portuaires). Ces recherches ont donné lieu à la formulation de nombreux modèles décrivant aussi bien la nature cyclique des transformations des infrastructures que de leur rapport aux échelles régionale et globale du commerce. Le recours à l'analyse de ces modèles de développement portuaire nous apparaît nécessaire, d'une part, parce que les autres composantes du système logistique intermodal n'ont pas fait l'objet d'une même attention ni de mêmes efforts systématiques de caractérisation. Mais, d'autre part (et surtout), parce que « le modèle », instrument toujours plus apprécié par les théoriciens des réseaux et par ceux qui cherchent à valider leurs ambitions de planification, produit de notre rationalité bridée prenant en compte certains éléments pour en écarter d'autres, est un témoignage probant du poids des courants culturels et des mythes à l'œuvre dans l'analyse des systèmes sociotechniques et, plus spécifiquement, des systèmes d'acheminement contemporains.

De fait, la notion de modèle, comme le souligne CHOAY (1980), est intimement associée à celle de l'utopie, dont l'œuvre de Thomas More (MORE 1516) représente le « canon instaurateur ». Certes, on reconnaîtra à l'utopie de More les qualités d'un modèle véritablement canonique, autant par la représentation qu'il donne des institutions sociales que par celle qu'il donne de son cadre physique, les deux étant liés dans son propos. Mais la nature même de la conception de ce modèle archétypal – Utopie – n'est pas compromise par le dialogue véritable. MORE fait certes intervenir le dialogue, mais un dialogue fictif qui ne masque pas la source univoque du modèle. Il se trouve donc basé sur des choix et des valeurs qui ne sont soumis à la voix des autres que sous une forme fermée, immuable; une fiction littéraire. L'utopie « moréaine », si elle permet précisément d'exprimer les choix et les valeurs individuels, en l'occurrence fondés sur

une réflexion profonde et influente, ne peut pour autant constituer un substitut au débat de planification, puisqu'elle n'est pas inscrite dans un processus dynamique incorporant les contingences du dialogue, de la dialectique, qui constitue le monde réel.

Or le modèle, parce qu'il est l'abstraction univoque et donc subjective du réel, est une utopie, qu'il soit formulé pour tendre vers un état futur ou qu'il cherche à illustrer par le truchement de la succession des états passés, les dynamiques de la transformation. Aussi trahit-il les biais disciplinaires, épistémologiques et plus spécifiquement ceux de la fiction évolutionniste associée au rôle de l'innovation dans la détermination ou l'orientation des transformations des réseaux et de la ville. Ceci doit nous amener à mieux saisir l'importance d'une reconstitution plus complexe des dynamiques associées à des objets urbains par nature, les réseaux d'acheminement, qui sont trop souvent associés à de simples outils techniques, ou au mieux à des facteurs de développement économique alors que, comme l'exemple précis du port de Montréal nous permettra de l'illustrer, ils sont en fait des «infrastructures urbanisantes» que saisissent des entrepreneurs qui ont vocation d'aménagement. Les réseaux d'acheminement et leurs composantes sont donc un point focal du débat entre les pouvoirs technoéconomiques et sociopolitiques et cette dialectique est au cœur de la transformation cyclique d'objets urbains et du processus même d'urbanisation, ce que sont en définitive les ports et les relations qu'ils structurent.

2.3.1) Le modèle canonique d'évolution des structures portuaires de James H. Bird et ses avatars

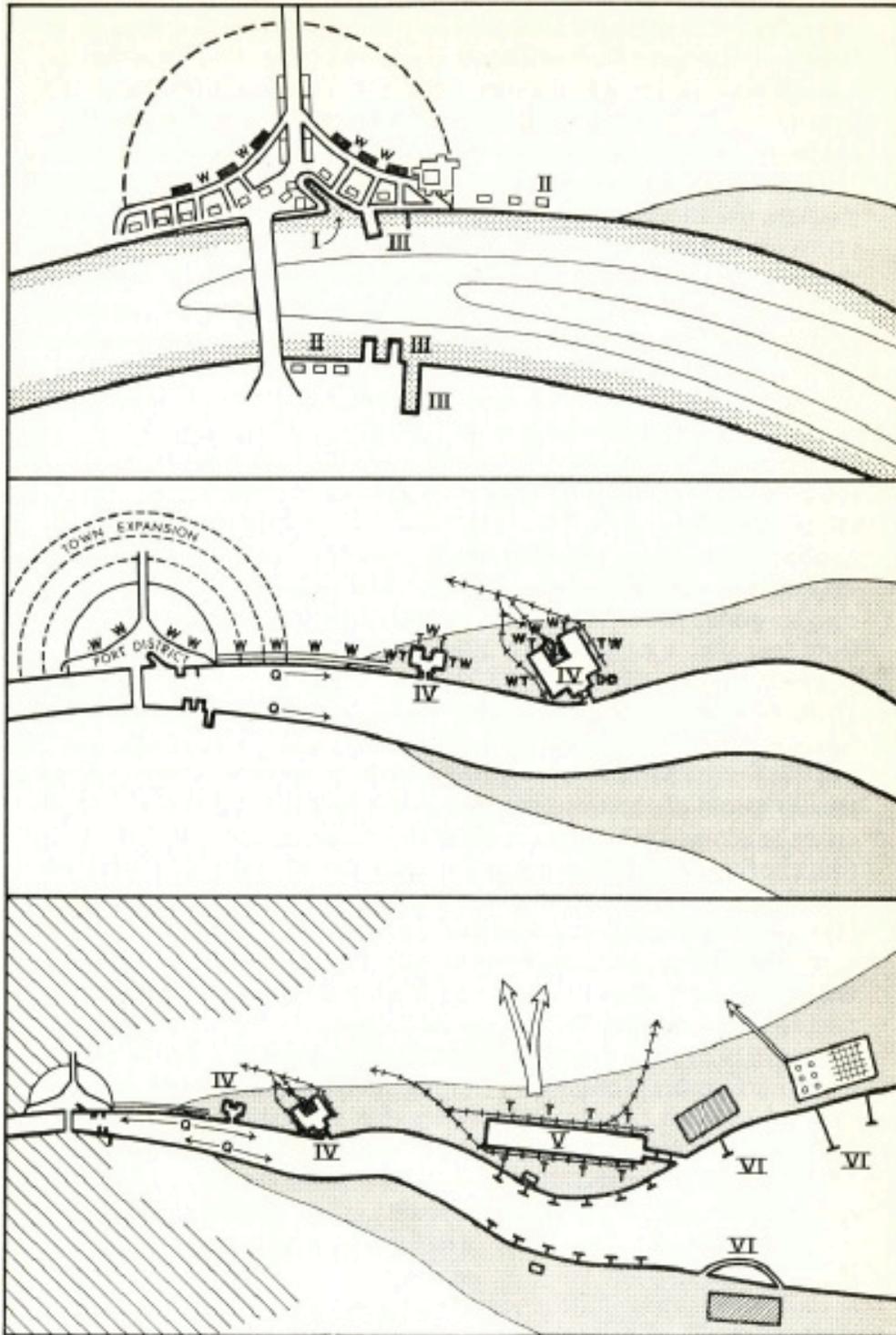
Eu égard aux infrastructures portuaires et à leurs transformations dans le temps, le modèle *Anyport* [Figure 5, p.67] développé par le géographe anglais James BIRD (1963) est, au sein de la recherche sur les infrastructures portuaires, du moins en géographie, systématiquement utilisé comme base sur laquelle ont été élaborées une grande partie des réflexions théoriques sur le processus « d'évolution » de ces espaces dits techniques. BIRD, suite à une étude systématique des ports du Royaume-Uni menée au cours des années 1950 et 1960, a suggéré que le développement portuaire pouvait être représenté en six phases (1 à 6) de développement, regroupées en trois périodes (A, B et C) de constitution des « ports plurifonctionnels » que nous énonçons ici selon la terminologie française proposée par CHARLIER et MALÉZIEUX (1994):

A - [(1) port primitif; (2) extension marginale; (3) élaboration marginale des quais;],

B- [(4) élaboration initiale des bassins; (5) extension linéaire des quais,],

C- [(6) quais spécialisés]

Figure 5. Illustration du modèle « Anyport » de James H. BIRD



Source de la figure : BIRD, J. H. 1963. *The major seaports of the United Kingdom*. Londre: Hutchison.

L'ambitieuse généralisation de BIRD, d'abord proposée dans son ouvrage de 1963, *The major seaports of the United Kingdom*, ne peut dissimuler son caractère utopique. D'ailleurs, consciemment ou non, son auteur lorsqu'il l'énonce dans les années 1960, attribue à ce modèle le nom de *Anyport*, ou « Port Quelconque », et démontre ainsi qu'il partage avec « Utopie », ce néologisme de More, du grec οὐ-τοπος, signifiant « en aucun lieu »¹², cette même abstraction de l'espace réel. Il faut ici souligner que l'intention même de l'auteur n'était pas de forcer la réalité de tous les ports dans le cadre de son modèle, mais bien plutôt, et plus humblement, de développer un outil qui puisse permettre la comparaison entre les ports. Or cette humilité semble avoir été perdue dans les réemplois nombreux de son modèle théorique, qui a profondément marqué la recherche sur les transformations des espaces portuaires en lui imprimant une forte mesure du déterminisme de l'évolutionnisme technoeconomique.

Voici comment RODRIGUE et NOTTEBOOM (2005) le décrivent en incorporant les ajustements proposés par HOYLE (HOYLE 1989) sur la transformation de la relation à « la ville » et la reconversion d'espaces portuaires.¹³

« One of the most widely acknowledged conceptual perspectives on port development is the Anyport model developed by Bird (1980) describing how port infrastructures evolve in time and space. Starting from the initial port site with

¹² <http://fr.wikipedia.org/wiki/Utopie>

¹³ Afin de clarifier l'argumentaire qui suivra et qui prend prétexte de cette citation, sans pour autant chercher à dénigrer le travail, par ailleurs remarquable, de ces deux auteurs, nous nous sommes aussi permis d'en souligner quelques extraits-clés.

small lateral quays adjacent to the town centre, port expansion is the product of evolving maritime technologies and improvements in cargo handling. This is also marked by changing spatial relationships between the port and the urban core, as docks are built further away from the central business district. In the later stages, increased specialization of cargo handling, growing sizes of ships, and ever increasing demands for space for cargo-handling and storage results in port activity being concentrated at sites far removed from the oldest facilities. In turn, original port sites, commonly located adjacent to downtown areas, became obsolete and were abandoned. Numerous reconversion opportunities of port facilities to other uses (waterfront parks, housing and commercial developments) were created. Three major steps can be identified in the port development process identified by Anyport [...]: setting, expansion and specialization. The three phases depict well port development processes, especially in large traditional ports. The model remains a valid explanation of port development. However, the model has some weaknesses in view of explaining contemporary port development. » (RODRIGUE et NOTTEBOOM 2005) [Nous soulignons.]

Comme en témoigne l'extrait précédent, lorsque les auteurs nous disent que le modèle *Anyport* « décrit comment les infrastructures portuaires évoluent dans le temps et dans l'espace », d'elle-même dirait-on, de manière autonome ou plutôt comme résultat de la seule évolution des conditions technoéconomiques de la manutention et du transport maritime, comme « processus historicogénétique » rajoutent CHARLIER et MALÉZIEUX (1994), ils reproduisent les biais particuliers induits par BIRD. De fait, le modèle, descriptif plus qu'explicatif dans sa forme même, ne rend pas compte de la dynamique de la transformation, mais il nous montre plutôt une succession de stades morphologiques. De même, il suppose, d'ailleurs plus qu'il ne le montre, et ce comme la plupart de ceux qui le reprennent, que le port est une entité autonome, dont le processus

de transformation est un produit de sa nature propre d'espace technique et économique et que ce sont les seules avancées techniques qui impriment leur marque sur les nouvelles formes. S'il est indéniable que les avancées techniques contribuent à la transformation des espaces portuaires, on peut s'interroger, comme les contemporains de BIRD l'avaient déjà fait (MOINDROT 1965)¹⁴, sur le fait que la focalisation de son approche sur l'outil portuaire vu comme indépendamment de son contexte ait accordé une place démesurée au facteur technique.

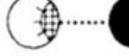
Mais examinons plus en détail les modèles proposés par ces auteurs. La première véritable rectification apportée au modèle de BIRD découle de l'émergence dans le dernier tiers du 20^e siècle du phénomène de réaménagement de sites à travers des projets immobiliers ou récréotouristiques. Ce phénomène, qui a fait l'objet d'un nombre incalculable d'études de cas du fait de la multiplication effective des cas, d'abord en Amérique, puis en Europe et dans le reste du monde, a été décrit d'une manière

¹⁴ « C'est surtout le développement des installations portuaires depuis les origines qui passionne l'auteur. Selon un procédé assez étonnant de la part d'un Britannique, il commence par décrire dans un premier chapitre un modèle théorique [...]. (p.243) [...] On hésite à critiquer J. Bird quand on considère l'énormité du travail accompli [...]. Pourtant, le point de vue paraît un peu étroit. L'étude de la morphologie portuaire tient une trop grande place, comparée aux notes rapides sur d'autres sujets : - les rivalités entre ports [...]; -les relations entre les ports et l'industrie [...]; -les relations entre les ports et les voies de communication intérieurs; -les liens entre la ville et le port [...]. »

MOINDROT, C. (1965). "C. J. Bird. The major seaports of the United Kingdom." *Norois* **46**(1) : 243 - 245. p.244

synthétique et dans la même perspective par HOYLE (HOYLE 1988; HOYLE 1989) [Figure 6].

Figure 6. Étapes dans l'évolution de la relation Ville-Port selon le modèle proposé par Brian S. HOYLE

STAGE	SYMBOL ○ City ● Port	PERIOD	CHARACTERISTICS
I Primitive port/city		Ancient/medieval to 19th century	Close spatial and functional association between city and port.
II Expanding port/city		19th - early 20th century	Rapid commercial/industrial growth forces port to develop beyond city confines, with linear quays and break-bulk industries.
III Modern industrial port/city		mid - 20th century	Industrial growth (especially oil refining) and introduction of containers/ro-ro require separation/space.
IV Retreat from the waterfront		1960 s - 1980 s	Changes in maritime technology induce growth of separate maritime industrial development areas.
V Redevelopment of waterfront		1970 s - 1990 s	Large-scale modern port consumes large areas of land/water space; urban renewal of original core.
VI Renewal of port/city links		1980 s - 2000+	Globalization and intermodalism transform port roles; port-city associations renewed; urban redevelopment enhances port-city integration.

Source de la figure : HOYLE, B. S. 1988. «Development Dynamics at the Port-City Interface.» Dans, B. S. HOYLE, D. A. PINDER et M. S. HUSAIN, dir. Revitalising the Waterfront: International Dimensions of Dockland Redevelopment. Londre - New-York Belhaven Press.

La variante du modèle de BIRD développée par HOYLE, qui prend comme point de départ le phénomène de la reconversion d'espace portuaire en nouveaux quartiers urbains postmodernes, rend compte d'une dissociation graduelle et inévitable du rapport entre la ville et le port, dissociation découlant des nécessités techniques liées à la manutention et au transport maritime qui mènerait à l'abandon de sites portuaires anciens que les autorités urbaines récupèrent. Éventuellement, ce réaménagement, en réintroduisant du moins symboliquement l'univers portuaire dans la ville, permettrait une redécouverte du port, y compris du port fonctionnel. Constatons d'une part que le

modèle de HOYLE reprend la même chronologie que celui de BIRD, à cette différence près qu'il introduit une nouvelle étape, un cycle en fait, décrit avec force détails aux phases IV à VI de son modèle, cycle lié à l'abandon des fronts portuaires du centre des agglomérations, à leur reconversion et à la redécouverte symbolique des liens entre la ville et le port offerts par la médiation des nouveaux espaces urbains « hybrides » : les *waterfronts* réaménagés. Notons que la période contemporaine décrite par HOYLE dans les trois dernières phases de son modèle couvre 40 ans d'histoire, alors que le reste du modèle, qui reprend les 3 phases de celui de BIRD devrait décrire des bouleversements de la relation ville/port depuis le Moyen Âge jusqu'au milieu du 20^e siècle. Cette approche, qui montre tout le poids épistémologique du modèle *Anyport*, dénote d'autre part un problème méthodologique puisque l'auteur, en cherchant une explication au phénomène de reconversion contemporain, la trouve tout naturellement comme une suite logique du processus de dissociation ville/port que postule implicitement le modèle de BIRD et qu'il rend explicite sans explorer les relations ville/port des périodes passées au même niveau que la période contemporaine, et sans questionner les modifications parallèles de l'espace urbain en général, dans lesquelles le rapport de la fonction portuaire aux autres fonctions urbaines s'insère.

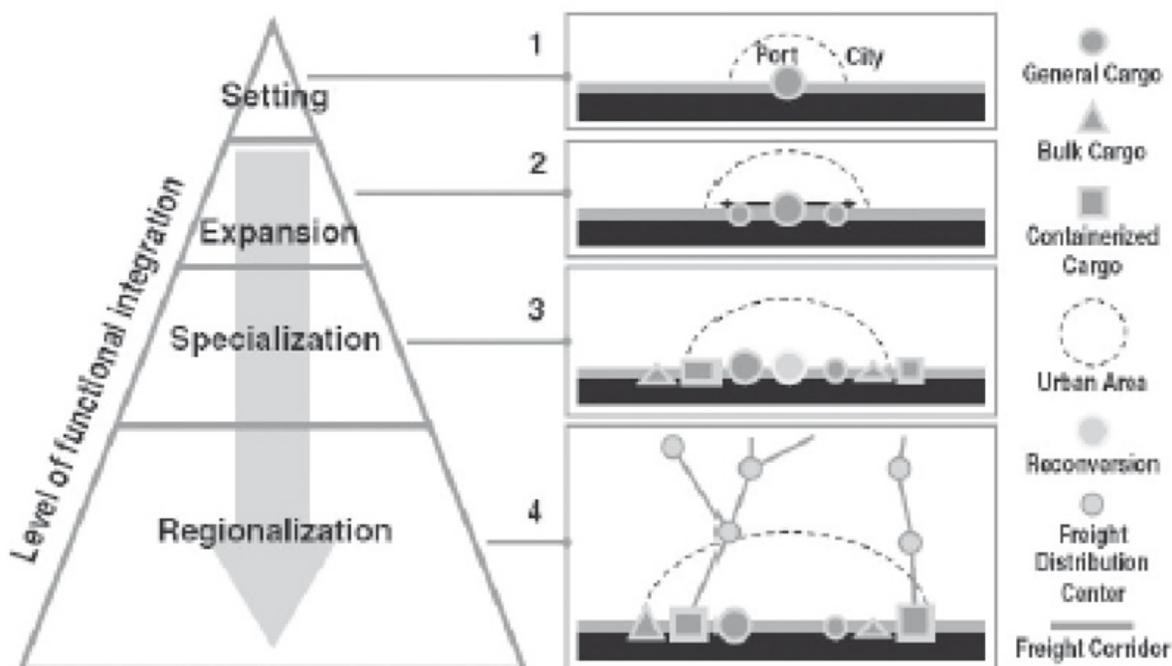
Si cette première variante du modèle *Anyport* se concentre sur l'enjeu de la transformation de la relation ville/port, d'autres qui ont suivi se sont focalisés sur la mutation des infrastructures portuaires dans leur relation avec l'espace régional, voire national, ou dans leur logique structurelle interne. Partant du constat que la concentration et la massification des activités portuaires conduisaient à la mise en place de pôles de transport maritime dominants, suivant l'intuition de VAN KLINK et VAN DEN BERG (1998) sur la place croissante des investissements dans les corridors de transport reliant l'arrière-pays au sein de la dynamique de développement de ces pôles, RODRIGUE

et NOTTEBOOM (RODRIGUE et NOTTEBOOM 2005) ont proposé l'ajout d'une nouvelle phase au modèle de BIRD [Figure 7, p.74]. Cette phase, la régionalisation des systèmes portuaires « conduite par les forces du marché », rend compte de la place accrue prise par les grands opérateurs de services maritimes et de services logistiques en général qui, selon eux, induisent à une réorientation des équipements de transport, y compris des équipements portuaires et des terminaux intermodaux, pour former de vastes ensembles régionaux coordonnés et reliés entre eux par des services dédiés afin de réduire la part des coûts d'acheminement terrestre de la même façon que ceux du transport maritime ont été réduits : par la concentration, la coordination et la massification des flux. Ils attribuent ces modifications à une combinaison de pressions locales; aux difficultés croissantes à répondre à la demande foncière accrue des fonctions logistiques, notamment portuaire, au sein des espaces métropolitains; et aux pressions « mondiales » sur la fragmentation des sites de production et de consommation, leur dispersion planétaire et leur mise en relation par de longues et complexes chaînes de transport.

À certains égards, le constat posé par RODRIGUE et NOTTEBOOM en 2005 apparaît comme une description incontestable des forces et des acteurs qui exercent ces forces sur la transformation des ports et des réseaux au sein desquels ils s'inscrivent, d'où le succès indéniable du concept de régionalisation dans la littérature en géographie portuaire. Cependant, leur attachement à les décrire comme découlant d'une évolution progressive vers une intégration fonctionnelle toujours plus grande des systèmes de transport autour du système portuaire les amène eux aussi à voir ces phénomènes isolément du reste du processus d'urbanisation, ce dont rendent bien compte, même graphiquement, la description de leur modèle et leur description de la distanciation ville/port comme « un éloignement progressif des terminaux du centre des affaires ». Les auteurs décrivent en partie les problématiques liées au développement de tels réseaux

logistiques en relatant les difficultés liées au déplacement des bénéfices de l'activité portuaire loin des sites d'exploitation portuaire, ou encore en suggérant que le potentiel de perte de contrôle que des investissements publics dans des pôles logistiques prévus pour desservir un port en particulier puisse aussi favoriser ces courants.

Figure 7. Extension du modèle de BIRD proposé par Jean-Paul RODRIGUE et Theo E. NOTTEBOOM



Source de la figure : RODRIGUE, J. P., et T. E. NOTTEBOOM. 2005. «Port regionalization: towards a new phase in port development.» *Maritime Policy & Management* 32 (3): 297 — 313.

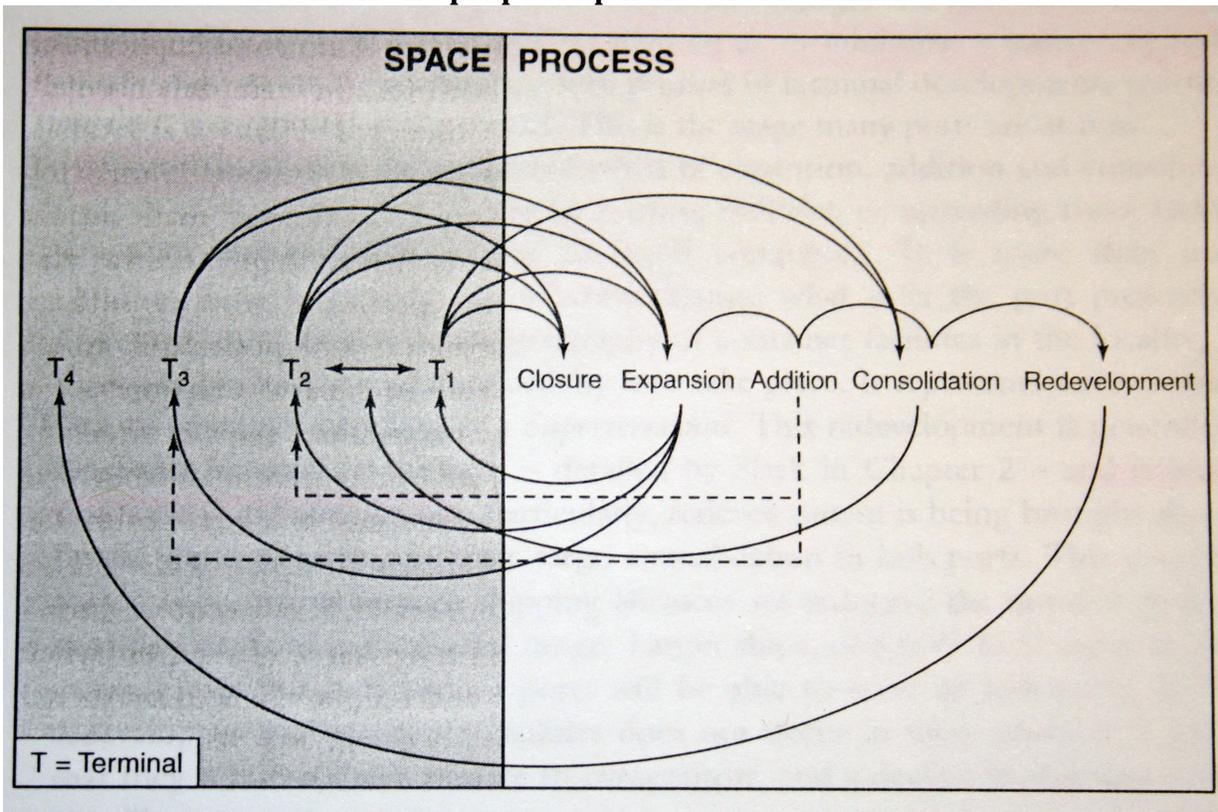
Cependant, là encore l'ensemble du raisonnement fondé sur une restructuration du réseau d'acheminement découlant des seules forces du marché global lié aux échanges, souvent déséquilibrés, prenant ancrage sur l'infrastructure technique portuaire, par contraste avec l'ensemble des circonstances locales, limite le regard critique porté sur ces développements. Ceci les amène forcément à identifier les armateurs et les exploitants de terminaux comme acteurs dominants de la régionalisation. Ainsi l'absence

d'approche critique à l'égard des fondements déterministes de la tradition de modélisation dans laquelle ils s'inscrivent néglige le rôle multiple de ces réseaux et des autres acteurs, et donc des dynamiques plus fondamentales qui opposent les réseaux locaux aux réseaux globaux qui sont les seuls à être pris en compte dans la restructuration logistique des villes et des régions urbaines. Ceci est bien révélé par le fait que, soudainement, les relations avec les réseaux d'autres modes de transport que maritime apparaissent dans la phase de régionalisation du modèle vu à l'échelle métropolitaine, induisant que ces réseaux n'avaient pas une pertinence aussi grande dans les périodes passées ou que ces réseaux sont essentiellement le produit des dynamiques contemporaines de la mondialisation, ancrées sur l'infrastructure portuaire.

Robert McCALLA (2004), qui concentre son étude sur le développement des terminaux à conteneurs, par opposition à la morphologie générale du port, propose un modèle moins explicite du point de vue de la localisation spatiale que l'était celui de BIRD ou de HOYLE, modèle qui incorpore une dimension heuristique traduisant le processus décisionnel des autorités portuaires faisant face à la transformation rapide du marché du conteneur [Figure 8, p.76] :

Le modèle est appliqué globalement aux ports de la côte est nord-américaine et de façon plus précise au cas de Charleston. De cette analyse empirique, il ressort que les premiers terminaux dédiés au trafic conteneurisé, apparaissant au cours des années 60, étaient généralement de dimensions restreintes. Ceci trahit, selon McCALLA, le conservatisme des autorités portuaires face aux incertitudes liées à l'émergence d'une nouvelle technologie. Rapidement cependant, ces terminaux ont connu une phase d'expansion et de concentration caractérisée par l'accroissement de la taille des terminaux et même l'ajout d'équipements supplémentaires.

Figure 8. Modélisation du processus de développement des terminaux à conteneurs proposée par Robert Mc CALLA



Source de la figure : McCALLA, R. . 2004. «Frome'Anyport' to 'Superterminal' : Conceptual perspectives on containerization and port infrastructures.» Dans D. PINDER et B. SLACK, dir. Shipping and Ports in the Twenty-first Century : Globalisation, technological change and environment. New York: Routledge

De la même façon, de nouveaux terminaux ont été construits pour répondre à la croissance du marché des conteneurs. À la différence des premiers, cette seconde génération de terminaux incorporait une préoccupation accrue avec les liens intermodaux, soit un meilleur accès à l'infrastructure de transport terrestre. De même, leur localisation tenait compte des capacités du site choisi à permettre l'expansion du terminal et l'accueil de navires de tailles croissantes. La quatrième phase est marquée par une consolidation des activités liées aux conteneurs à l'intérieur du port, soit du point de vue géographique par l'amalgame de terminaux adjacents, soit du point de

vue de l'entreprise par l'intégration de plusieurs terminaux au sein d'une même entreprise d'exploitation.

Au sujet des quatre premières phases de son modèle, McCALLA conclut que celles-ci ont eu pour résultat un développement de ports à terminaux multiples peu coordonnés, provenant d'adaptation graduelle aux circonstances. Il conclut :

« But a review of many ports today would demonstrate that this rather ad hoc terminal development has now been replaced by integrated port planning which takes into account the circumstances of the port, inland transportation companies and shipping lines; incorporates forecasts of trade development; and also acknowledges the new environmental reality – that port facilities must be sited so as to minimize negative environmental externalities. » (McCALLA 2004)

Face aux forces de consolidation qui affectent la géographie globale du trafic des conteneurs et face à la concurrence entre les ports, les autorités portuaires, dans un mouvement simultané de « *réaction et d'anticipation* », entrent dans une 5^e phase de développement, que l'auteur qualifie de « *radicale* » : le réaménagement.¹⁵ Cette phase « contemporaine » donne lieu à une planification globale coordonnant des efforts d'expansion et de consolidation qui modifieront en profondeur la géographie locale du traitement des conteneurs maritimes d'où résulterait la constitution de *superterminaux*.

¹⁵ McCalla définit ce réaménagement comme une modification notable de la structure géographique globale et du rapport à l'environnement (au sens large) des terminaux à conteneurs.

McCALLA note que la mouvance environnementaliste et l'opposition des groupes locaux sont devenues des forces formidables qui jouent autant que l'accroissement de la demande ou l'évolution technologique dans la mise en œuvre de la phase contemporaine du modèle qu'il propose, le réaménagement.

Tout en soulignant l'émergence des forces locales par le truchement de la critique environnementaliste, McCALLA, les fait apparaître comme un phénomène nouveau intervenant sur le devenir des infrastructures portuaires. Ce faisant, il pressent la dynamique sociopolitique (ici résumée par le rehaussement de la conscience environnementale) comme un obstacle à l'arrimage entre les demandes émanant d'un cadre technoéconomique global et l'infrastructure portuaire locale. Or on comprend qu'encore ici l'adoption de la perspective déterministe du modèle de BIRD semble contrariée par des faits nouveaux, sans mener à une remise en question des simplifications intrinsèques de ce modèle canonique, qui d'emblée ne tient pas compte des facteurs locaux et des acteurs qui portent des objectifs différents de ceux favorisés par le mode de développement technoéconomique dominant à l'échelle globale.

Certes, résumer les pressions locales à la critique environnementale les cantonne au contexte contemporain. Mais une conception moins segmentée, voire une réinterprétation de la notion d'environnement tenant compte des cadres culturels et des sensibilités des époques passées, aurait-elle pu révéler la réalité historique du poids des échanges dialectiques entre les objectifs sociopolitiques locaux et technoéconomiques globaux qui ont été à l'œuvre dans la matérialisation des structures portuaires antérieures à l'émergence du conteneur? Ce faisant, il n'apparaîtrait plus comme un obstacle ou une contrainte, mais comme une caractéristique fondamentale du processus

de réalisation, de la dynamique véritable au cœur de la matérialisation des réseaux d'acheminement urbain dont les ports font partie.

Comme McCALLA, CHARLIER d'abord (1993), puis CHARLIER et MALÉZIEUX (1994) constatent les limites du modèle *Anyport* de BIRD. Cependant, leur modèle diffère de ceux de McCALLA ou RODRIGUE et NOTTEBOOM en ce qu'il prend en compte l'ensemble de la dynamique de développement du port, et non seulement le développement des terminaux à conteneurs qu'ils considèrent être la continuité de la sixième phase du modèle *Anyport*, c'est-à-dire l'établissement de quais spécialisés. Le modèle de « *cycle de vie portuaire* » qu'ils proposent, en analysant les cas de ports européens, vient en fait préciser celui de BIRD en y intégrant une dimension nouvelle, soit la conversion de sites portuaires pour des fonctions portuaires nouvelles ou des fonctions urbaines diverses. Ce modèle tient compte du cycle de vie des terminaux qui sont constitués à chacune des étapes du modèle *Anyport*. CHARLIER et MALÉZIEUX suggèrent que chaque terminal traverse cinq périodes de vie :

- 1) Croissance
- 2) Maturité
- 3) Obsolescence
- 4) Abandon
- 5) Réaménagement¹⁶.

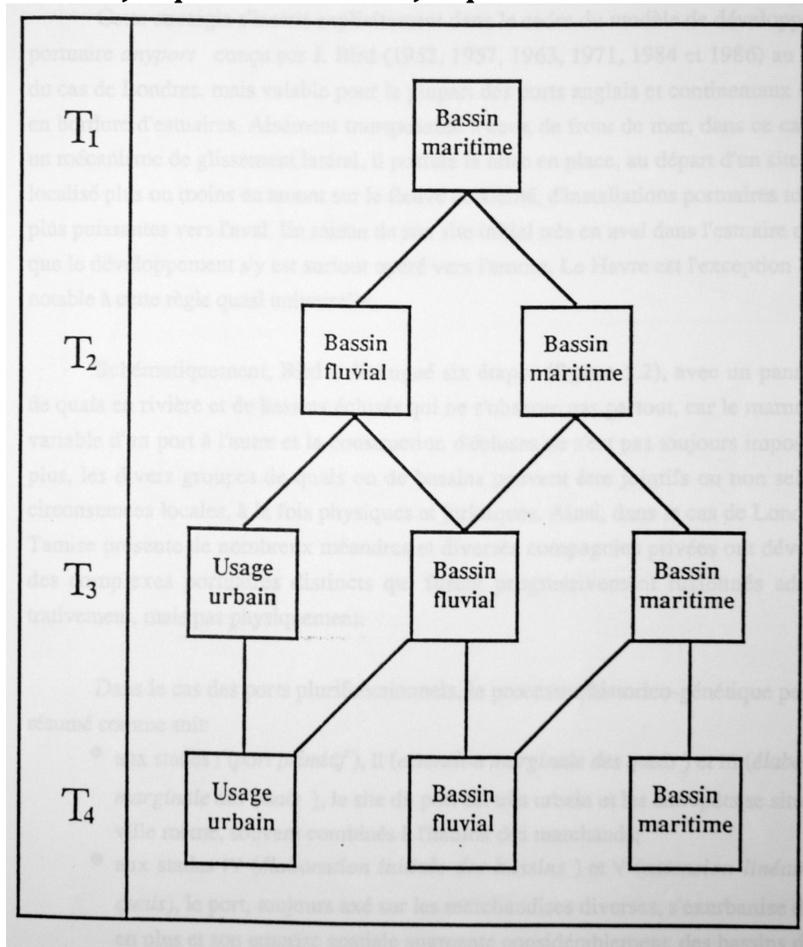
¹⁶ N.B. Le sens que donnent les deux auteurs au terme « réaménagement » diffère de celui de McCalla qui parlait de la transformation globale du système. Charlier et Malézieux conçoivent plutôt le réaménagement en termes de réfection et de réaffectation de sites

Ainsi, de nouveaux terminaux à conteneurs se situeraient dans la période de croissance ou de maturité. Mais les bassins portuaires plus anciens, situés au cœur des centres-villes ou à proximité, seraient, eux, dans une des trois dernières phases. Or dans plusieurs cas, notamment celui de Londres, l'obsolescence puis l'abandon de certains terminaux ont été suivis par le déclassement portuaire de ces sites et leur reconversion à d'autres fonctions urbaines. Selon les auteurs, ce mouvement a été excessif dans certains cas, ce qu'ils qualifient de « syndrome des docklands » en se basant sur le cas célèbre des docks londoniens. À cet effet, ils soulignent que les ports ne se résument pas aux grands terminaux et aux navires géants, que leurs opérations sont diversifiées et que de ce fait, un terminal devenu obsolète pour sa mission première peut demeurer utile pour d'autres missions portuaires. C'est en proposant de voir les infrastructures portuaires comme une ressource non renouvelable, du fait de la complexité du processus qui permet d'en établir de nouvelles, qu'ils suggèrent un sous-modèle de prise de décision dans le cas où un terminal atteint le stade d'obsolescence ou d'abandon. Ils proposent trois options qui devraient être considérées dans l'ordre [Figure 9, p.81] :

- 1) Réaménagement du terminal à des fins maritimes
- 2) Maintien d'activités de batellerie ou d'engins de service (p.ex. : remorqueur, grue flottante)
- 3) Déclassement des installations portuaires et réaménagement urbain

portuaires vers de nouvelles vocations maritimes et fluviales pour lesquelles ils n'avaient pas été destinés et conçus à l'origine.

Figure 9. Illustration du sous-modèle de prise de décision proposé par Jacques CHALIER et Jacques MALÉZIEUX



Source de la figure : CHARLIER, J., et J MALÉZIEUX. 1994. «Les stratégies alternatives de redéveloppement portuaire en Europe Occidentale.» Co-édition des Actes Géographica Lovaniensia & Notes de Recherche du CRIA (43): 93.

À cet égard, il détaille de tels processus de réaménagement, dans les cas particuliers de Hull, Dunkerque, Anvers, Rotterdam et Gand, qui démontrent le potentiel de requalification portuaire de terminaux qui ont atteint, avec leur vocation première, les stades d'obsolescence ou d'abandon. Dans ces cas, des opérations d'élargissement des terre-pleins, d'approfondissement et d'élargissement des chenaux auront été nécessaires. Ces opérations auront aussi permis le déclassement des certains sites

portuaires au profit de l'expansion de la ville, tout en permettant le maintien à proximité d'une vie maritime qui reconstruit l'interface ville/port.

Ce modèle d'aide à la décision, si l'on peut dire, basé sur l'étude de nombreux cas d'Europe du Nord-ouest, met en perspective les « *comportements spatiaux excessifs* » répondant aux mutations technoéconomiques des activités maritimes. Il introduit pour la première fois une critique des injonctions déterministes induites par le modèle *Anyport*, critique analogue au constat de BAREL sur la mise en travail contradictoire de deux logiques de planification selon la perspective adoptée sur l'objet à planifier, vu soit comme un capital, soit comme un patrimoine, critique sur laquelle nous nous attarderons plus loin [voir 2.4]. Les auteurs concluent que :

« [...] quelle que soit la référence adoptée, l'économie et la vie portuaire, l'économie et la vie urbaine, il importe que la fonctionnalité maritime ou fluviale des moins obsolètes des anciens bassins portuaires soit maintenue dans le plus grand nombre de cas et pour la plus longue durée possible, afin de préserver l'avenir. » (CHARLIER et MALÉZIEUX 1994)

Sans vouloir par ce survol chercher à réunir des approches analytiques si différentes, nous nous permettrons seulement la constatation suivante : l'on constate que les mêmes auteurs, qui s'appuient sur la validité empirique postulée du modèle de BIRD, soulignent qu'il a perdu une bonne part de sa capacité à rendre compte des dynamiques contemporaines de développement portuaire jugées radicalement différentes des précédentes, en particulier du fait que son élaboration ne pouvait tenir compte de la conteneurisation des marchandises diverses et son impact sur la structure des ports ou la « réappropriation urbaine » d'espace portuaire. Aussi, chacun à sa façon et selon sa

perspective souligne la complexification du contexte actuel et des ramifications qui lient les ports aux autres composantes de l'ensemble urbain ou des réseaux mondiaux, par opposition à la simplicité des développements passés qu'a synthétisés le modèle *Anyport*. Or, selon nous, cette conception des développements passés des structures portuaires découle d'une analyse tronquée de la réalité historique du développement portuaire et plus largement du développement des réseaux d'acheminement urbain qui masquent les véritables dynamiques à l'œuvre dans la matérialisation des systèmes sociotechniques d'acheminement. Ceci découle directement du biais évolutionniste qui fait apparaître rétrospectivement les transformations passées comme une succession éblouissante d'inévitabilités, qui cachent dans l'ombre la réalité concrète et complexe des débats qui les ont, dans les faits, conditionnées.

2.3.2) Le Port de Montréal : sa transformation à travers le temps

Ce qui est frappant dans le modèle de HOYLE, et plus généralement dans les modèles développés autant par ceux qui étudient les reconversions portuaires ou les développements contemporains des ports actifs, c'est l'absence de définition des termes ville et port, ou plutôt une définition de l'objet portuaire à l'extérieur de l'urbain et d'une ville qui se résume souvent au concept de *Centre Business District*. La supposition implicite de ce modèle est que le port n'est pas de la ville, et qu'il était tout naturel qu'à mesure que la mécanisation accroissait la spécialisation technique des terminaux maritimes, le port actif quitte le giron de la ville, présentée comme simple milieu de jouissance individuelle, à l'image des vieux ports et autres *waterfronts*, débarrassés des contraintes de la complexité urbaine. Or un retour historique sur le développement de l'infrastructure, vu dans son contexte urbain ou, plus justement, prenant compte de sa

nature intrinsèquement urbaine, permet de dresser un portrait bien différent, où la ville et le port ne sont pas en dissociation, mais bien plutôt où les différentes composantes fonctionnelles de la ville, ce qui inclut le port, se distendent à mesure que l'expansion urbaine et sa planification transforment les villes d'ancien régime en métropoles industrielles et en villes-régions contemporaines.

À Montréal, jusqu'au début du 19^e siècle, la voie d'eau est le seul vrai mode de communication. On constate à quel point, à cette époque, la rive s'intègre au domaine public de la ville. Cela découle de son rôle essentiel pour la mobilité de la population. Et ce statut public est expressément mentionné dans le droit coutumier français dans l'énoncé suivant :

« Déclarons la propriété de tous les fleuves et rives portant bateaux de leur fonds, sans artifices et ouvrages de mains dans notre royaume et terres de notre obéissance, faire partie du domaine de notre couronne, nonobstant tout titre et possession contraires. » (LABRECQUE 1997, pp.245-246)

Aussi, l'espace urbain est-il étroitement lié à la rive non aménagée qui sert de débarcadère. Cela est perceptible sous le régime français par l'orientation des places connectées par des rues aux portes qui percent la muraille et qui ouvrent la ville sur la rive [Figure 10, p.85]. Cette mise en relation de l'espace public portuaire avec la trame des espaces publics urbains n'est pas unique à Montréal comme le démontre MEYER (1999) qui parle du *port entrepôt au sein de la ville fermée sur elle-même*. Bien que cette symbiose décrive bien la relation du port avec les autres composantes de la ville, relation que reprend d'ailleurs le modèle de BIRD, elle traduit dans les faits une caractéristique générale du mode d'urbanisation « d'Ancien Régime », comme l'a bien démontré

DESCHÊNE (1973) par son étude des villes canadiennes sous le Régime français. À une époque où la ségrégation des fonctions résidentielle, d'entreposage et de production n'existe pas et où ces fonctions se confondent au sein même des bâtiments individuels, c'est toute la ville qui entrepose et transforme les biens qui arrivent et repartent par le fleuve.

Figure 10. Extrait d'une carte de Montréal en 1753 où nous soulignons la relation espaces publics - littoral

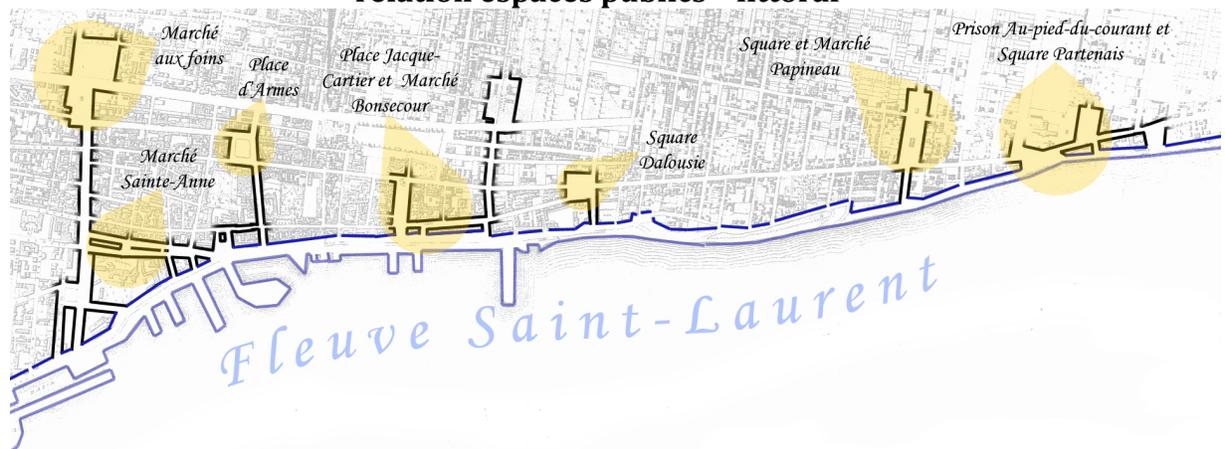


Source de la figure : D'après FRANQUET, L. (tiré de HARRIS, R. C., MATTHEWS, G. J., DECHÊNE, L. & al. (1987) Atlas historique du Canada, Montréal, Presses de l'Université de Montréal, 1987).

Cette intégration des fonctions à travers l'ensemble du tissu urbain se perpétuera à mesure que seront construits les premiers quais et que l'espace portuaire s'étendra vers l'aval [Figure 11, p.86]. Cette période correspond bien aux trois premières phases du modèle de BIRD, soit : 1) *port primitif*; 2) *extension marginale*; 3) *élaboration marginale des quais*. Cependant, le modèle *Anyport* semble exclure du domaine de définition du port des fonctions d'entreposage et de circulation qui sont partie intégrante du tissu urbain. On peut donc conclure que le modèle est valide pour interpréter la première période de développement des quais de Montréal, mais non de la fonction

portuaire qui déborde largement les limites de l'infrastructure d'accostage et de débarquement. Le port, si on le conçoit dans toutes les composantes décrites par les modèles contemporains (entreposage, manutention, gestion de stocks, transport vers l'arrière-pays), est ici partie intégrante de l'espace public et les fonctions portuaires débordent largement l'espace des quais pour pénétrer par les rues et les places, les bâtiments, bref, la ville qui forme un système de mouvement. De cette époque de développement, qui se trouve à la charnière entre le développement traditionnel de la ville et un mode de développement capitaliste et industriel qui bouleversera cette symbiose fonctionnelle si caractéristique des villes anciennes, on retiendra que les modèles de développement portuaire issus du canon instaurateur de BIRD la simplifient, voire la caricaturent.

Figure 11. Extrait d'une carte de Montréal en 1846 où nous soulignons la relation espaces publics - littoral



Source de la figure : Carte retouchée par l'auteur d'après CANE, J., 1846, Bibliothèque Nationale du Québec.

Mais même à mesure que la destinée portuaire de Montréal change durant la période qui s'entame à partir du milieu du 19^e siècle, le port, son fonctionnement véritable et les enjeux que son développement soulève ne se résumeront pas à la seule infrastructure des quais, fussent-ils dotés d'entrepôts et de lignes de chemin de fer qui internalisent certaines des fonctions qui étaient réparties plus également dans la ville ancienne. À la faveur de bouleversements administratifs (création de l'administration municipale et portuaire donnant lieu à une prise en charge par les élites nationale et locale de la planification du développement urbain), de l'ouverture du canal de Lachine (1825), de son articulation au système de canalisation du Saint-Laurent et des Grands Lacs, du creusement du chenal permettant aux océaniques à vapeur de remonter le fleuve jusqu'à Montréal (TOMBS 1932 ; ATHERTON 1935) et de l'établissement des premières lignes de chemin de fer qui, rapidement, se transforment en réseaux continentaux, centrés sur Montréal devenue plaque tournante du commerce et chef-lieu de l'industrie canadienne (HANNA 1998), le rivage est certes bouleversé, mais la fonction portuaire n'en demeure pas moins liée au développement de la ville, bien qu'elle embrasse alors une dimension proprement métropolitaine.

Le développement portuaire joue un rôle clé. Le port joue, dans ce processus de métropolisation, un rôle de port de transit pour l'ensemble du Canada et s'étend momentanément à l'extérieur des limites du périmètre de la ville, que son expansion précède. De fait, cette extension amène l'établissement de nouveaux secteurs urbains, tels Hochelaga et Maisonneuve [Figure 12, p.88], organisés par l'implantation d'industries, de cours de triage et des milieux de vie qui abritent leurs travailleurs.

Figure 12. Fragment d'une affiche publicitaire pour la Cité de Maisonneuve au début du 20^{ième} siècle



Source de la figure : Tirée d'un fragment d'une sérigraphie : auteur inconnue (début du 20^{ième} siècle), Maison de la culture de Maisonneuve, Ville de Montréal : Photographie BÉLANGER, M. et A. LAMBERT (2003)

Comme le souligne MEYER (1999), bien que durant cette phase de développement, le rapport entre l'infrastructure et l'espace urbain se transforme, celui-ci demeure fort, bien qu'il se fonde sur de nouveaux facteurs. Dans le cas montréalais, un de ces facteurs est particulièrement lié à la relation étroite qui unit l'activité portuaire, l'industrie et l'habitat au sein de la société ouvrière majoritaire. Le port demeure une partie intégrante de l'espace communautaire, voire identitaire. Ce mouvement correspond aussi aux phases 4 et 5 du modèle de BIRD : 4) *élaboration initiale des bassins*; 5) *extension linéaire des quais*. Il faut cependant noter que, si les modèles déterministes de développement portuaire qui en sont issus voient dans cette migration du port un premier signe de la dissociation de cette infrastructure et de la structure urbaine, dans les faits, dans le cas montréalais, elle ne fait que précéder, voire accompagner l'expansion métropolitaine de la ville industrielle dans laquelle les quais demeurent intégrés.

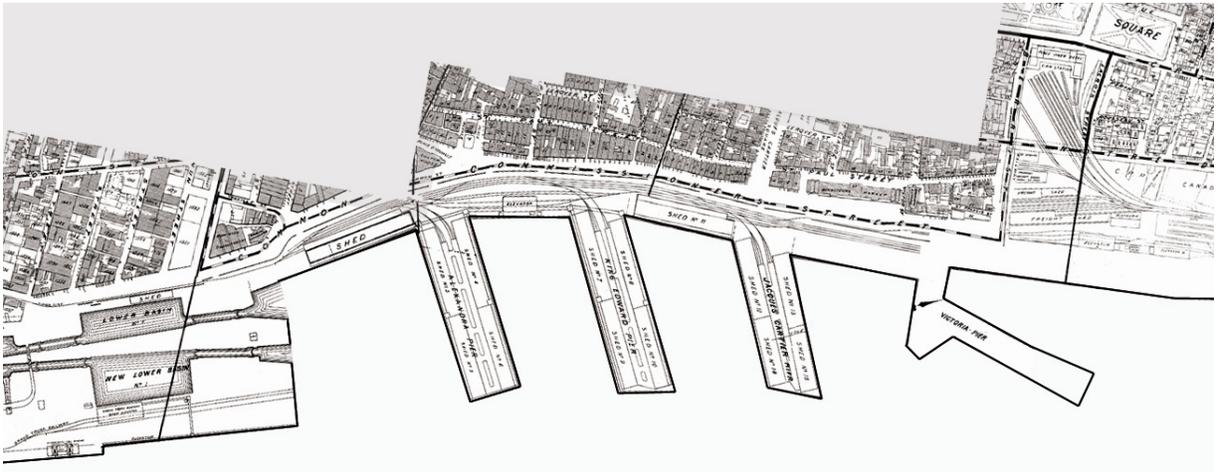
Une particularité du cas montréalais, par rapport à ce qui est suggéré par le modèle de BIRD, vient aussi démontrer la complexité réelle du développement de cette infrastructure, complexité qui n'est donc pas le fait des développements contemporains. En effet, les modèles d'évolution portuaire suggèrent une extension continue des installations portuaires avec un positionnement des terminaux modernes toujours plus loin du site portuaire originel. Or le cas de Montréal diffère de cette logique en ce que l'un des deux grands complexes de bassins qui sont érigés entre la fin du 19^e siècle et le début du 20^e, soit celui du haut havre (secteur de l'actuel vieux port¹⁷), se substitue aux installations des trois premières phases de développement que le modèle *Anyport* nous permet d'identifier [Figure 13, p.90]. Cette opération se rapproche en quelque sorte du réaménagement portuaire des terminaux obsolètes tel que décrit par le modèle de cycle de vie portuaire de CHARLIER et MALÉZIEUX, cependant que ce réaménagement se fait dès le 19^e siècle.

Ceci fait ressortir le poids qu'a pu prendre, très tôt dans l'histoire de Montréal, une approche de la gestion des infrastructures portuaires les prenant comme un patrimoine, et non seulement comme un capital. Bien entendu, la notion de patrimoine, telle qu'employée ici, n'a pas le sens historique généralement associé à ce terme, dans le cadre contemporain des réflexions sur l'aménagement. Cependant, le patrimoine vu comme l'héritage structurel des investissements passés dans l'environnement d'équipements-clés comme les équipements portuaires semble avoir joué un rôle crucial dans le débat de planification et la réalisation de cette vaste reconfiguration qui marque l'expansion

¹⁷ L'autre grand complexe de bassins sera érigé dans le secteur d'Hochelaga.

métropolitaine de Montréal. Ce réaménagement précoce a limité l'extension linéaire du port en favorisant le maintien des activités portuaires au cœur de l'agglomération montréalaise, préservant les fonctionnalités de vastes secteurs dont la vitalité était tributaire, en partie du moins, de l'activité des quais, vitalité qui eut pu être détruite au bénéfice de la création de nouveaux espaces plus éloignés.

Figure 13. Portion du port de Montréal (haut havre) réaménagée au début du 20^{ème} siècle



Source de la figure : Carte de PINSONNEAULT, A. R., 1907, Bibliothèque Nationale du Québec.

Il faut ici comprendre qu'un tel développement est lié à la volonté des élites locales de capter la plus-value associée au redimensionnement des infrastructures portuaires et à l'accélération du roulement sur le capital permis par l'adoption de nouveaux moyens de transport et de manutention (GILLILAND 2004). Mais cette volonté de capter la valeur de l'expansion des réseaux d'acheminement innovants se matérialise aussi dans la sphère du développement immobilier, ce qui donne lieu à des débats sociopolitiques qui

orienteront en partie le développement des infrastructures. De fait, si cette période est marquée par une expansion de l'infrastructure portuaire, de même que ferroviaire d'ailleurs, elle est aussi associée à l'implantation de grands complexes industriels en périphérie des espaces urbanisés (LEWIS 2000). Ces complexes sont non seulement des lieux d'implantation de vastes équipements de production, donc de travail, mais aussi le prétexte à la constitution de nouveaux espaces urbains complets comprenant des habitations, des commerces, des équipements publics, etc.

Le port comme les équipements ferroviaires peuvent certes être vus comme les instigateurs d'une expansion urbaine, mais ils peuvent tout aussi bien être perçus comme des outils servant au mouvement plus fondamental de l'expansion industrielle de la ville. À cet égard, le débat relaté par Linteau (LINTEAU 1972) qui opposera le *Montreal Board of Trade* et la *Chambre de Commerce de Montréal*, la première représentant les intérêts des élites économiques de la communauté anglophone et l'autre, ceux de la communauté francophone, démontre tout à la fois le poids des acteurs et des facteurs socioculturels de même que le lien étroit entre le développement immobilier et les infrastructures d'acheminement dans la structuration de telles infrastructures, lien qui persiste à l'heure actuelle comme le démontrera la suite de cette thèse. De fait, l'élite économique anglophone détenant l'essentiel du patrimoine immobilier dans l'environnement du haut havre (l'actuel vieux port) s'opposait aux velléités expansionnistes de l'élite francophone qui soutenait le déplacement des activités portuaires (du moins la concentration des nouveaux investissements) vers l'est (vers l'aval) où ses membres détenaient de vastes domaines agricoles dont un développement urbain centré sur de nouvelles implantations industrielles multiplierait la valeur.

Que le gouvernement de l'époque ait à la fois réalisé le réaménagement du haut havre et une expansion des infrastructures portuaires vers l'est en ménageant tout le monde, démontre d'une part l'impact des débats sociopolitiques qui peuvent être en jeu dans la mise en place des réseaux d'acheminement qui redéfinissent la valeur et l'articulation de l'espace, et le rôle des instances politiques dans l'arbitrage de ce développement. Enfin, l'ensemble de ces dynamiques, on le comprend, est indissociable du mode d'urbanisation de la métropole industrielle. Aussi, ce sont les industries qui cherchent à s'implanter sur de nouveaux espaces qui appellent un réaménagement et une expansion des infrastructures portuaires, comme le souligne magistralement LEWIS dans sa monographie sur le développement métropolitain de Montréal au titre explicite : *Manufacturing Montreal, 1850 to 1930*.

Ainsi, la dynamique de développement de ces infrastructures n'apparaît-elle pas seulement comme une conséquence des « évolutions » internes au transport et aux technologies qui l'assurent, mais aussi, peut-être surtout, comme un effet induit par l'entreprise industrielle qui, en s'en saisissant, structure le développement métropolitain. Ainsi, bien que le chemin de fer, le bateau à vapeur, la grue électrique ou le quai de béton avec entrepôt d'acier soient des innovations qui affectent le secteur du transport, leur matérialisation et l'orientation du réseau qu'ils forment ensemble semblent tout aussi tributaires du rôle entrepreneurial des grandes firmes industrielles se déployant dans l'espace. Ce sont elles qui tirent à la fois l'espace urbain et les réseaux d'acheminement vers des structures qui favorisent leur développement. Ce sont elles qui concrétisent la « destruction créatrice »¹⁸ à travers leur appropriation des technologies.

¹⁸ Le processus de « destruction créatrice », concept élaboré par Joseph A. SHUMPETER (1927 ; 1939), est selon l'auteur l'essence du capitalisme « en détruisant continuellement

Et c'est à travers elles, et les élites locales qui les dirigent que s'expriment les débats sociopolitiques qu'un tel développement suscite invariablement.

Enfin, cette logique de réseau qui associe le rivage portuaire à une large section de l'urbanisation métropolitaine prouve toute l'importance stratégique et historique de la relation entre les parties du système d'acheminement au sein de l'espace métropolitain en construction, comme elle l'était d'ailleurs avant la formation de la métropole industrielle. En témoignent les rivalités épiques qui confronteront les trois grands réseaux intercontinentaux canadiens (Grand Trunk, Canadien Pacifique et Canadian Northern) pour sécuriser leur accès à l'espace industriel montréalais et assurer sa mise en relation avec le rivage portuaire (LINTEAU 1972; HANNA 1993; LINTEAU 2000). Que l'industrialisation et la métropolisation aient conduit à une dilatation sans précédent de l'espace urbain apparaît évident. Cependant, là encore, les modèles déterministes de développement portuaire, parce que tributaires d'une vision statique de l'espace urbain, laissent entrevoir que cette dilatation, d'une part, n'est le fait que de la fonction portuaire et plus largement du réseau d'acheminement, et d'autre part, est sans commune mesure avec celle qui caractérise notre époque. Or la régionalisation, qui est claironnée comme un fait nouveau du développement logistique, si l'on se débarrasse des conceptions anachroniques par lesquelles on juge les développements passés à l'aune de l'échelle des développements contemporains, semble en fait s'inscrire dans une dynamique plus large

ses éléments vieillissent et en créant continuellement des éléments neufs », éléments qui viennent suppléer au problème du rendement décroissant (c.-à.-d. qu'une industrie mature ne peut augmenter son offre sans réduire ses revenus, à moins d'innover). Schumpeter nous rappelle qu'il n'y a pas de croissance continue et lisse et que l'orientation du capitalisme se transforme perpétuellement, non dans une dynamique progressiste, mais pour pallier les contradictions internes de son fonctionnement.

d'expansion et de dilatation de la structure urbaine. À son époque, l'expansion métropolitaine, de l'industrie, de l'habitat et des réseaux, est véritablement une régionalisation. Les réseaux ferroviaires qui cherchent à irriguer la ville et à se connecter au rivage portuaire cherchent à participer au fonctionnement de cette structure régionale.

Les moyens techniques permettent à leurs usagers de modifier leur rapport au temps et à l'espace, mais ils font de même pour l'ensemble de la dynamique urbaine. Ainsi, la notion de région, telle que comprise aujourd'hui, existait sous une forme plus compacte et limitée dans les périodes précédentes, mais elle existait tout de même. Ainsi, l'absence de remise en question critique de la perspective historique, dans des modèles qui ont pourtant comme vocation de révéler les dynamiques historiques à l'œuvre dans la structuration des réseaux d'acheminement, qu'ils soient appréhendés à partir de l'infrastructure portuaire ou d'autres éléments les composant, conduit, nous semble-t-il, à exagérer la radicalité des transformations contemporaines.

L'entrée de Montréal dans le marché du conteneur et le développement de ce secteur sont bien représentés par le modèle de McCALLA. Au terminal original (Manchester 1968) s'ajouteront les terminaux Cast (1972), Boucherville (1972), Racine (1978), Cadillac (1979) et Bickerdike (1980). Ces terminaux seront graduellement étendus : Manchester (1970), Cast (1976/1989), Racine (1981/1992) Cadillac (1984), Bickerdike (1980) (McCALLA 2004). Il faut ajouter à cette liste des opérations plus récentes d'expansion qui ont touché les terminaux Bickerdike (démolition d'entrepôts), Racine (intégration d'une partie des terrains de l'ancien chantier maritime *Canadian Vickers*) et Cast. À cela s'ajoute le phénomène de consolidation spatiale et administrative des terminaux qui constituent la 4^e étape du modèle de McCALLA. Aujourd'hui, le port

dispose de 4 terminaux à conteneurs : Bickerdike (trafic national essentiellement), Racine, Maisonneuve (anciens terminaux Manchester et Cadillac) et Cast, gérés par trois compagnies de manutention.

On constate donc que le développement à Montréal de l'infrastructure portuaire liée à la manutention des conteneurs a suivi le modèle développé par McCALLA. Il convient cependant de noter que la majorité des terminaux, à l'exception notable du terminal Cast, ont été érigés sur des espaces portuaires qui, à l'origine, étaient destinés à la manutention, soit des marchandises diverses ou des vracs solides. Ces deux secteurs ont connu un déclin rapide; le premier du fait de sa substitution par le conteneur, le second à cause du phénomène de contournement par la voie maritime. On peut donc constater que ces espaces portuaires momentanément obsolètes ont bénéficié d'un développement tel que celui suggéré par le modèle de CHARTIER et MALÉZIEUX. Aussi, cette reconversion s'est faite dans un seul et même secteur du port qui concentre la plupart des terminaux à conteneurs, ce qui distingue Montréal d'autres ports à conteneurs qui ont une structure beaucoup plus éclatée du point de vue géographique. À cet égard, on peut constater que du point de vue de leur localisation géographique, les terminaux à conteneurs de Montréal, du moins ceux qui s'affairent sur le marché international, constituent un quasi-superterminal, d'ailleurs doté d'un terminal commun d'accueil des camions. On ne peut en dire autant du point de vue administratif puisque les deux terminaux contrôlés par la *Société des terminaux Montréal Gateway* sont séparés par le terminal Maisonneuve sous le contrôle d'un autre opérateur. L'ensemble de ces spécificités nous permet de constater que, bien que les modèles soient plus à même de décrire les transformations contemporaines, étant élaborés à partir de cette perspective, leur inscription dans le sillon du déterminisme technoéconomique ne laisse que peu de place aux spécificités locales, ni aux enjeux sociopolitiques qui sont aussi à l'œuvre dans

la matérialisation concrète des équipements logistiques et leur inscription dans la structure régionale.

D'autres aspects récents de la transformation du rivage portuaire peuvent être interprétés par le truchement des modèles évoqués. L'un des plus importants est certainement la transformation du «vieux port». Au début des années 1970, l'administration portuaire avait élaboré le projet de redévelopper le secteur du haut havre, dont la structure était devenue obsolète. Le projet consistait à combler les bassins entre les jetées faisant face au vieux Montréal pour y établir un important terminal à conteneur (GARIÉPY 1993, COURSIER 2002). Ces opérations ont été entamées au cours des années 1974 et 1975, mais elles firent vite face à l'opposition de ceux qui, en nombre croissant, militaient pour la transformation de ce site en espace urbain ouvrant « une fenêtre sur le fleuve » (COURSIER 2002). Aussi, en 1977, le gouvernement fédéral retire ce territoire du ressort de l'administration portuaire et entame une série de consultations qui s'échelonnent sur plus de 10 ans et qui aboutiront, après moult tergiversations, dans l'aménagement actuel du Vieux-Port. Ainsi, un projet de réaménagement portuaire des espaces portuaires existants, qui s'inscrit tout à fait dans le modèle suggéré par CHARLIER et MALÉZIEUX, a-t-il été contrecarré par l'action d'une partie de la société civile. Cette itération particulière de la dynamique de reconversion portuaire vient aussi mettre à mal la logique des modèles qui suggèrent que l'abandon des infrastructures portuaires par leurs premiers usagers est à l'origine des dynamiques de reconversion. On constate en fait, comme HOYLE (2000) l'a lui-même éventuellement constaté¹⁹, que des dynamiques immobilières spéculatives et sociopolitiques extérieures

¹⁹ HOYLE (2000) rend lui-même compte des limites interprétatives de son modèle en constatant que la volonté des acteurs locaux de s'inscrire dans la tendance mondiale de

au cadre technoéconomique interne du port ont durablement influencé l'évaluation des espaces portuaires.

Enfin, nous devons revenir sur la séparation spatiale postulée entre la ville et le port. À la différence de nombreux autres ports, Montréal n'a pas été aussi profondément marqué par le développement de zones industrielles portuaires ou par la création de terminaux spécialisés en périphérie. Cependant, bien que la proximité physique des réalités portuaires et celles de l'habitat urbain à Montréal masque cette transformation au premier abord, cette dissociation n'en demeure pas moins perceptible. En effet, l'effondrement de la structure industrielle qui avait relié le port aux quartiers ouvriers, de la fin du 19^e siècle au milieu du 20^e, a créé une profonde césure morphologique entre l'espace de vie urbaine et l'espace portuaire. La création de ce *no man's land* a été accentuée par l'expropriation du corridor destiné au prolongement vers l'est de l'autoroute Ville-Marie (BEAUDET 1999) [Figure 14, p.98].

reconversion de sites portuaires était, elle aussi, un facteur puissant expliquant le déplacement des activités portuaires, au-delà donc des pressions exercées par les changements dans les technologies de transport maritime ou de manutention. DAAMEN, T. (2010). Strategy as Force: Towards Effective Strategies for Urban Development Projects : the Case of Rotterdam City Ports. Delft, IOS Press.

Figure 14. Photos aériennes de la Rue Notre-Dame et des quais du port de Montréal dans le quartier Hochelaga en 1947 et en 1999



Source de la figure : Ministère canadien de l'énergie des mines et des Ressources, 1947, cartothèque de l'Université du Québec à Montréal et Ville de Montréal, 1999

Cependant si l'on peut constater une dissociation d'ensembles qui formaient, à l'échelle des quartiers, des unités morphologiques intégrées, il faut aussi constater que le développement portuaire a été intégré, par ces gestes d'aménagement, à une structure métropolitaine plus large articulée par les réseaux autoroutiers alors en construction. Ainsi, la dissociation locale est aussi le produit d'une intégration à une échelle plus large. Aussi peut-on conclure comme MEYER (1999) que, plus fondamentalement, c'est le parcours historique de l'habitat urbain et des grandes infrastructures qui en sont une composante qui dénote une fragmentation et une dilatation générale des fonctions. Il souligne que les modifications liées au rapport entre la ville et l'infrastructure correspondent aussi à des changements de paradigme culturel dans les pratiques de planification et d'urbanisme, et non seulement des conséquences découlant des attributs des moyens techniques. À cet égard, il conclut que :

« This analysis [...] clearly shows that from an urban planning perspective the twentieth century has been characterized by difficulties in situating large-scale infrastructure networks [...] with respect to urban settlements. [...] (*infrastructure networks*) are seen as barriers, as a source of inconvenience, but the city cannot do without them. » (MEYER 1999, p.381)

Meyer souligne que cette perception, largement attribuable à la domination des principes fonctionnalistes qui a fortement influencé les planificateurs urbains comme ceux du port, est aussi à l'origine de l'éloignement physique et culturel du port des autres composantes des quartiers qui l'abrite. Aussi, le phénomène du déplacement portuaire et de la reconversion n'apparaissent-ils plus comme une dissociation, mais comme une fragmentation dans laquelle les transformations d'un élément aussi essentiel du système sociotechnique d'acheminement n'est pas isolé du reste des dynamiques urbaines et qu'il n'est, comme l'urbanisation en général, pas seulement lié aux effets induits par la mise en place d'innovations technologiques, mais aussi par la dialectique qui lie les intérêts technoéconomiques et sociopolitiques à travers le processus d'urbanisation, processus dont les infrastructures portuaires sont partie intégrante. Comme le souligne VORMANN, le concept même de « dissociation » de la ville, vue à travers l'archétype des fronts de mer convertis, et du port, vu comme un espace de « non-ville » purement technique, autonome et déconnecté du cadre local, trahit la nature relationnelle du phénomène d'urbanisation réelle.

« Except for a few notable exceptions, the specificities of global port city development have until recently been ignored by critical global cities literature. By contrast, the compartmentalized analysis of the port city in its fragments, that

is, as an analysis of the postindustrial waterfront alone, or the container port alone, creates other blind spots. In that literature, the postindustrial waterfront and the containerized port are not recognized as two sides of the same coin, that is, as two interrelated functional elements in the spatial reconfiguration of the metropolitan area. These blind spots, which are both cognitive and spatial, produce the illusion of progress, while at the same time obscuring the social unevenness and externalities of the current economic and political regime. » (VORMANN 2015, pp.13-14)

Aussi, comme nous l'avons souligné au début de ce chapitre, la segmentation de la réflexion sur l'aménagement, qui dissocie la structuration des réseaux sociotechniques, la co-incidence entre les développements parallèles du mode capitaliste d'accumulation, la migration de la masse humaine vers l'organisation spatiale urbaine et le développement des États de droit démocratiques, nuit à notre capacité de développer des outils théoriques synthétiques qui soient vecteurs « d'ordre et de sens ». Les modèles présentés en sont une preuve éloquente. Autant chacun de ces modèles rend compte d'une part de la réalité, autant leurs présupposés, le déterminisme des transformations technoéconomiques et leur prépondérance sur les aspects sociopolitiques dans le processus de concrétisation des réseaux réels, rendent invisibles, par ce que VORMANN appelle un effet de tunnel, toutes les ramifications des changements réels. Ainsi, bien qu'il soit indéniable que les infrastructures portuaires sont liées aux dynamiques du marché, et bien qu'il soit de même indéniable que l'incarnation même de la dynamique de marché se concrétise dans le processus d'urbanisation, donc dans la ville, vue non pas comme une image d'Épinal, mais comme un espace régional, ramifié et complexe, le discours dominant sur les transformations des outils sociotechniques d'acheminement,

en l'occurrence sa composante portuaire, nous fait apparaître ces réseaux comme extérieurs aux processus d'urbanisation.

Que la réflexion de BIRD ait conduit à des extensions ou des adaptations, tenant compte des effets non anticipés par l'auteur, n'a que rarement donné lieu à une remise en question de ces bases empiriques et donc de sa validité théorique pour les périodes précédentes, le modèle étant, de l'avis général, jugé valide. Or cette absence de regard critique sur les fondements théoriques de ce modèle canonique imprime une idéologie déterministe à la recherche sur le développement des réseaux sociotechniques d'acheminement, ce qui est d'autant plus critiquable qu'elle agit comme éteignoir du débat public sur l'orientation des ressources communes et des subsides gouvernementaux alloués aux infrastructures, et partant de là, comme outil tactique des acteurs qui bénéficient le plus de l'orientation qu'imprime ce modèle et ses rejetons (VORMANN 2015).

Enfin, étant donné cette perspective où le transport ne peut être vu que comme une fin en soi, les seuls acteurs qui semblent orienter le développement décrit dans ces modèles sont directement liés aux activités de transport alors que, comme le révèle bien le cas historique de Montréal cité plus haut, le transport doit aussi être considéré comme un inventeur de lieux, et la ville, comme un système de mouvement qui se construit, non pas par le seul effet des technologies, mais aussi par leur médiation à travers des réseaux sociopolitiques locaux et nationaux précis. Non seulement les ports, et plus largement les réseaux d'acheminement, attirent d'autres investissements fonciers à leur périphérie immédiate, mais par leur forme et leur fonctionnalité, ils contribuent aussi à orienter plus largement le développement urbain. Leur matérialisation est donc

systématiquement influencée par des objectifs d'urbanisation de réseaux d'acteurs qui luttent pour certaines formes de développement au détriment d'autres.

Ainsi, si les réseaux d'acheminement sont des outils du développement urbain, il faut conclure que les archétypes présentés dans le cadre des modèles déterministes technoéconomiques de développement des réseaux d'acheminement sont des outils de promotion de formes spécifiques de développement urbain qui favorisent une certaine classe d'entreprise (SCHUMPETER) en minant potentiellement le développement des autres. Aussi nous attarderons-nous, face à la propagation des archétypes contemporains du développement des pôles logistiques intégrés au sein de réseaux régionaux d'acheminement, à comprendre les réseaux d'intérêts spécifiques qu'ils servent et ceux qu'ils mettent à mal, sans nécessairement susciter de prise de conscience de cette lutte du fait qu'elle est voilée par les injonctions déterministes technoéconomiques qui détournent ce débat nécessaire.

2.4) Dialectique des cycles de transformation sociotechnique de l'espace urbain entre les cadres normatifs technoéconomique et sociopolitique

La question d'une logique immanente aux objets techniques apparaît comme un non-sens dans la mesure où l'objet technique, peu importe sa complexité et son étendue, demeure soumis à son usage social humain, ce qu'ont abondamment illustré les socioconstructivistes (BIJKER 1995) et ce qui ressort du rôle clé des coalitions d'acteurs

locaux évoquées précédemment et bien décrites par GILLILAND (2002, 2004) dans le cas du développement urbain et portuaire de Montréal au 19^e siècle. Cependant, si l'objet technique n'impose pas en lui-même une direction, son insertion dans le système économique capitaliste et dans le cadre de régulation des États, elle, permet d'envisager des logiques immanentes propres non pas aux objets techniques, mais au système économique et politique qui en conditionne, ou du moins en encadre, l'émergence à titre de système sociotechnique. Il apparaît donc possible de parler d'une « évolution » non pas des objets techniques, mais du cadre sociopolitique technoéconomique dans lequel l'innovation joue un rôle crucial et récurrent pour fédérer les acteurs locaux dans la mise en place non pas strictement de systèmes sociotechniques, mais plus largement de nouveaux modèles de développement, comme nous le verrons.

De fait, l'usage des véhicules et des réseaux de transport modifie notre évaluation du temps et de l'espace, donc du territoire et de son aménagement (AMAR 1993). Ceci vaut aussi bien pour le transport des personnes que pour celui des marchandises. Aussi, la maîtrise technologique est-elle associée à une transformation parallèle de la maîtrise du territoire et de l'aménagement qui en découle. Si l'on peut associer une part de la forme de l'aménagement urbain au développement des systèmes techniques de transport, c'est bien parce que ces systèmes ont été appropriés par les individus et les collectivités (DUPUY 1991). L'appropriation d'une technologie de transport n'est pas donnée, elle ne découle pas simplement des qualités intrinsèques des techniques. Cette appropriation procède, d'une part, par la transformation de « *faits subis* » en besoins sociaux qui justifient l'intérêt initial pour de nouvelles technologies ou solutions techniques (CHATZIS 1997) et, d'autre part, par une construction de sens des groupes d'acteurs, notamment économiques et politiques, qui orientent une réponse à leur interprétation des besoins socioéconomiques, motivée par leur intérêt (HUGHES 1987;

BIJKER 1995). La stabilisation du système technique suppose des négociations entre les acteurs conduisant à la formulation d'archétypes de conception normalisée, permettant à chacun d'évaluer la pertinence de ce système pour ses objectifs, compte tenu de la rationalité limitée des individus et des organisations (SIMON 1957; SIMON 2007). C'est l'appropriation du système normalisé par ces individus, entreprises et gouvernements qui conditionnera l'impact spatial du système, mais aussi ses limites (BIJKER 1995).

Ainsi, tous les réseaux ont un caractère géographique et historique irrépressible. Vu leur nature relationnelle, leur rôle et leur impact, les réseaux de transport et notamment ceux servant à l'acheminement des biens et des matières sont à l'évidence ce qu'OSTROM définit comme des « ressources communes » (OSTROM 1990; OSTROM 2003). Ce constat est renforcé par le fait que leur matérialisation initiale n'est jamais une entreprise découlant des dynamiques habituelles du marché concurrentiel. Elles exigent à tout le moins des réglementations et législations spécifiques légitimant et encadrant la planification d'investissements massifs dont l'amortissement est indirect ou très long et qui nécessitent généralement le recours au privilège d'expropriation attribué à l'État ou délégué par lui. De telles opérations d'édification de réseaux se fondent donc sur l'anticipation de son utilité et du potentiel d'un marché et de modes d'appropriation qui n'existent pas encore et dont on ne connaît pas les effets : ce que l'on peut qualifier de « planification initiale ».

Or, si le développement des systèmes de transport oriente le développement urbain, il ne le contrôle pas. Aussi le processus de redéploiement territorial induit par l'infrastructure et son usage peut devenir, à un moment donné, marginalement excessif. On entend par là qu'un trop grand nombre d'activités localisées en fonction des conceptions rationnelles propres à ce réseau d'infrastructures le sollicitent et dépendent de lui. De même, l'accumulation d'usage excessif dans le temps, sur une ressource

commune de cette nature, peut entraîner l'épuisement graduel des capacités du cadre économique technologique et normatif qui le régit, mais aussi qui en dépend pour perpétuer leur rôle, voire pour se maintenir (OSTROM 1990; OSTROM 2003).

Certes, la congestion, ce « fait subi », trouve des solutions tactiques dans l'élargissement de certains tronçons, la reconfiguration des pôles d'échange. Mais ces possibilités sont toujours limitées dans leurs impacts, du moins dans le cas des réseaux ayant une importante empreinte territoriale, par l'édification graduelle du contexte d'insertion de l'infrastructure qui fige les capacités de l'essentiel du réseau, ce qui révèle les difficultés liées à la reconfiguration des systèmes matures au-delà de la planification initiale et des normes qui fixent ses caractéristiques, et ce qui transforme les archétypes et leur reproduction dans l'espace en enjeu d'aménagement à long terme.

Ainsi, si le bon fonctionnement d'un système de transport est tributaire de sa normalisation encadrée par les institutions collectives, ses dysfonctionnements sont tributaires des mêmes qualités de ses normes et de son encadrement, mis en application dans la planification initiale des réseaux et faisant face à un développement induit qui absorbe graduellement tout son potentiel et ses avantages concurrentiels. Cette dynamique d'émergence, de normalisation/encadrement, de développement, d'effet d'entraînement et de saturation, est un trait caractéristique des systèmes techniques complexes sur la longue durée qui motive l'émergence de solutions innovantes (BIJKER 1995; CHATZIS 1997). C'est cette longue durée des impacts des innovations qui doit être prise en compte dans un processus de planification stratégique, en particulier dans un contexte où, comme le souligne le Conseil de la science et de la technologie (2010) :

Selon les prévisions de l'OCDE, les activités de transport devraient doubler, voire tripler au cours des 30 prochaines années, ce qui ne peut qu'accroître la congestion en milieu urbain, la pression sur des infrastructures vieillissantes, de même que les problèmes de pollution, de bruit et de sécurité, et, finalement, accentuer l'épuisement des carburants fossiles.

Ainsi, il apparaît nécessaire de considérer la question du transport en termes d'interrelations entre tous les segments du système de transport et entre les pratiques de transport et celles de l'aménagement, dans une perspective qui tienne compte des dynamiques liées au cycle d'innovation au sein des cadres normatifs de l'économie de marché capitaliste et de l'État de droit (HALL 1998; SCHUMPETER 1927; 1939; HIRSCHMAN 1970, 1982). L'abondance du corpus historiographique consacré aux rapports entre différents termes – changement technologique, expansion urbaine, dynamique économique, arbitrage politique – témoigne de la complexité des corrélations et du rôle non seulement médiateur, mais moteur de la dynamique d'économie politique liée à l'innovation (KONVITZ, ROSE et al. 1990). Cependant, cette dynamique capitaliste marquée par l'interrelation urbaine, technologique, politicoéconomique et socioéconomique n'est souvent qu'effleurée par des démarches de recherche focalisées sur une seule combinaison et négligeant l'approche globale de cette « co-incidence » qui n'a rien du caractère aléatoire de la coïncidence, mais témoigne d'une unité phénoménologique reliant les diverses facettes de cette révolution anthropologique qu'est le développement urbain dans le cadre du capitalisme industriel et des réseaux qui l'animent.

L'émergence, au milieu du 18^e siècle, du capitalisme industriel comme mode d'organisation de la production²⁰, organisation socioéconomique éventuellement dominante, constitue de fait un moment charnière de l'histoire humaine (BAIROCH 1997). Le mode d'organisation économique capitaliste, dans lequel la croissance résultant du mouvement profitable des capitaux joue un rôle si crucial, apparaît indissociable de l'extension des villes et du domaine urbain comme moyen privilégié d'accumulation, notamment de valeurs matérielles.

An inspection of the different moments and transitions within the circulation of capital indicates a geographical grounding of that process through the patterning of labor and commodity markets, of the spatial division of production and consumption [...], and of hierarchically organized systems of financial coordination. Capital flow presupposes tight temporal and spatial coordination in the midst of increasing separation and fragmentation. It is impossible to imagine

²⁰ Si nous parlons ici de « capitalisme de production », c'est pour le distinguer de l'émergence du « capitalisme financier » **qui le précède largement** et qui a donné naissance au langage comptable au sein des institutions financières clés que sont devenues les compagnies d'assurance, banques et entreprise à responsabilité limitée. Ces innovations des cités-États du *Quattrocento* italien (15^e siècle) et de l'*âge d'or* flamand et néerlandais (17^e siècle) ont de fait mené à une monétarisation des rapports de pouvoir qui constitue la base de l'outil conceptuel permettant la formation du capital (intérêt, spéculation et évaluation des risques), et donc du capitalisme. Voir BRAUDEL, F. (1967). *Civilisation matérielle et capitalisme*. FERGUSON, N. (2008). *The Ascent of Money*. New York, Penguin Press. Cependant, bien qu'ils en constituent l'assise, ces outils et institutions sont pendant longtemps limités à la part marginale de l'économie mercantile et commerciale des villes, flottant en quelque sorte dans une mer culturelle, politique et économique agraire que l'organisation capitaliste ne renversera que **lorsqu'ils seront appliqués** à l'ensemble des activités productives à partir de la révolution industrielle amorcée dans la seconde moitié du 18^e siècle.

such a material process without the production of some kind of urbanization as a “rational landscape” within which the accumulation of capital can proceed. Capital accumulation and the production of urbanization go hand in hand. (HARVEY 1989)

Comme le souligne HARVEY dans l'extrait précédent, si le domaine urbain, parce qu'il assure la coordination temporelle et spatiale des flux économiques, constitue le « paysage rationnel » du mode capitaliste d'organisation socioéconomique, de même la présence des moyens d'acheminement au sein de l'habitat urbain constitue une fraction irrépressible et significative de cette rationalité. De fait, comme l'espace urbain ne peut être autosuffisant, mais aussi comme le marché qu'il représente existe par la mise en contact et l'échange, les modalités de ces contacts et de la croissance comme l'accélération des échanges jouent un rôle crucial autant dans l'organisation économique que dans son « environnement rationnel » : l'espace urbain.

C'est au sein du creuset révolutionnaire de l'émergence du capitalisme industriel que l'usage systématique des « machines » et l'émergence périodique d'innovations technologiques deviennent corolaires de la croissance économique (SCHUMPETER 1927; MANTOUX 1928; SCHUMPETER 1939; SCHUMPETER 1942; BAIROCH 1997). Plus encore, le changement technologique cyclique, notamment en transport et en communication, est une donnée incontournable de l'expansion des modes interdépendants d'organisation économique capitaliste et d'organisation spatiale urbaine, comme de l'extension de ces modes à l'échelle planétaire (KONVITZ 1985; HARVEY 1989; HALL 1998; HARVEY 2001). Un survol, même sommaire, de l'histoire urbaine permet depuis longtemps de reconnaître ces cycles d'investissement dans la mise en place de systèmes de transport complexes (ISARD 1942) qui ont tour à tour dominé l'investissement en infrastructures et, par conséquent, la structuration des

activités économiques et des cadres politiques que l'organisation des infrastructures matérialise dans l'environnement urbain [Figure 15, p.111].

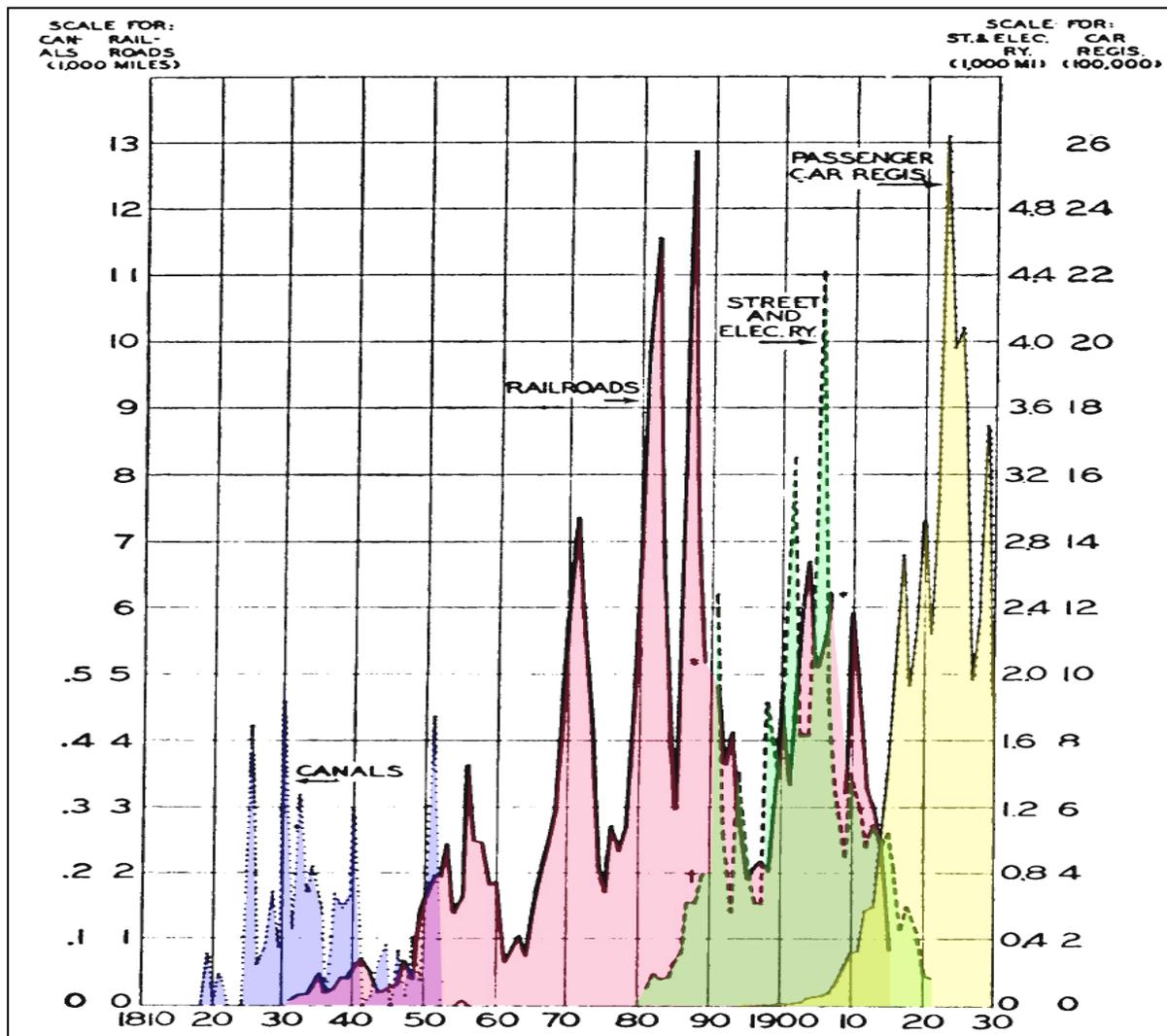
Cette matérialisation urbaine des réseaux sociotechniques, notamment ceux de l'acheminement des biens, constitue une part considérable des investissements qui marquent la croissance du capital et son accumulation dans la structure urbaine. Comme l'a démontré GILLILAND (2002, 2004), en appliquant le cadre théorique proposé par HARVAY au cas spécifique du redimensionnement au 19^e siècle et au début du 20^e des artères puis du port de Montréal, l'introduction des innovations dans les systèmes sociotechniques de transport a systématiquement été l'occasion, pour les élites locales, de bouleverser la nature et la valeur du patrimoine foncier en détruisant l'ancien bâti pour en ériger un nouveau susceptible de capter la plus-value découlant de l'accélération de la circulation du capital permis par le déploiement de nouveaux outils techniques. Au cœur de ces bouleversements se trouvent l'État et ses responsabilités, d'une part, au chapitre des infrastructures de transport, mais aussi à titre de dépositaire du privilège de l'expropriation, privilège lui permettant, au détriment du droit de propriété et des règles « normales » du marché, de redéfinir périodiquement la nature même du marché immobilier urbain.

D'autre part, ces cycles sont aussi motivés par le déplacement des systèmes établis par la problématique de la congestion qui systématiquement est l'issue de l'absorption des possibilités de développement d'un cycle. Il en ressort une image dynamique où l'implantation des systèmes sociotechniques de transport et d'acheminement n'apparaît pas comme une évolution graduelle et incrémentale, mais comme une succession de ruptures à travers lesquelles les coalitions publiques et privées d'acteurs économiques et politiques locaux qui ont épuisé le potentiel de

croissance des investissements passés, cherchent à perpétuer leur position de bénéficiaires économiques du développement du cadre urbain en détruisant les systèmes épuisés et en les remplaçant par de nouveaux qui assurent de surcroit une accélération du mouvement du capital et donc de la plus-value à en être tirée.

Deux propositions théoriques, l'une développée par Joseph A. SCHUMPETER et l'autre par Albert O. HIRSCHMAN, propositions complémentaires (WYNARCZYK 2000) qui dérivent certes d'abord de la discipline économique, ou plutôt d'une conception de l'économie politique, mais qui, en cherchant des explications à l'instabilité du monde vécu et au caractère cyclique des transformations des systèmes humains complexes, contrastent avec l'équilibre statique ou le gradualisme de la réaction des agents aux stimulus du marché régi par des « lois naturelles » qui fondent les théories orthodoxes de cette discipline.

Figure 15. Illustration graphique de séries statistiques indicatives des cycles de développement du transport aux États-Unis de 1810 à 1930, selon Walter ISARD



Note : Nombre de milles de canaux complétés (bleu), de chemins de fer complétés (rouge), de ligne de tramway et de chemins de fer électriques complétés (vert) et nombre d'immatriculations d'automobiles (jaune) sur une base annuelle aux États-Unis, de 1810 à 1930.

Source de la figure : ISARD, W. 1942. «Transport development and building cycles.» Quarterly Journal of Economics 57: 90-112.

Joseph A. SCHUMPETER est un économiste autrichien qui a consacré sa vie à l'étude historique et statistique de l'économie et, comme d'autres, il s'est attelé à la tâche de comprendre le phénomène de fluctuation entre prospérité et dépression. L'intérêt particulier de sa thèse sur l'origine des cycles économiques repose sur le rôle fondamental de l'innovation portée par la fonction d'entrepreneur, qui est la seule à permettre la croissance. En effet, dans un état de concurrence parfaite et selon des paramètres fixes (cout, disponibilité des facteurs de production, demande), l'ensemble des entreprises ne pourraient accroître leurs revenus par un accroissement de l'offre. Or, si l'équilibre parfait provoque une stagnation des profits, il en résulte que la rentabilité à long terme du système capitaliste repose sur la création d'une situation d'instabilité qui entraîne des possibilités de profit plus intéressantes. Cette instabilité, nous dit Schumpeter, résulte de l'innovation « concrétisée » (et non de l'invention) qu'il définit comme une application pratique qui crée la demande et transforme le cout des facteurs de la production.

« [...] "doing things differently" in the realm of economic life – all these are instances of what we shall refer to by the term Innovation. » [...] « It is entirely immaterial whether an innovation implies scientific novelty or not. » (SCHUMPETER 1939, p.80)

« [...] even where innovation consists in giving effect, by business action, to a particular invention which has either emerged autonomously or has been made specially in response to a given business situation, the making of the invention and the carrying out of the corresponding innovation are two entirely different things. » (Idem p.81)

[...]

« Innovation is not only the most important immediate source of gains, but also indirectly produces, through the process it sets going, most of those situations from which windfall gains and losses arise and in which speculative operations acquire significant scope. » (Idem p.104)

Le sens précis donné par SCHUMPETER au terme innovation est directement lié à l'application commerciale et n'a, de prime abord, aucun lien avec l'invention technique ou la découverte scientifique. L'innovation s'incarne plutôt dans la réorganisation radicale des facteurs de production qui donne lieu à l'émergence d'un mode de production qui peut tirer parti d'inventions techniques ou de découvertes scientifiques. On comprend donc toute l'utilité du concept de « réseau sociotechnique innovant » qui est mieux à même de refléter la nature globale de la fonction d'innovation lorsqu'elle est liée à la mise en application, au sein d'un mode de production novateur, d'un objet technique de transport.

L'émergence de ces nouveaux modes de production est menée par un type d'acteur économique précis, l'entrepreneur, que peut personnifier un individu ou une organisation privée, voire publique. Les entrepreneurs, en tant qu'acteurs économiques distincts qui empruntent leurs capitaux et qui ne sont donc pas des capitalistes au sens de Marx, visent un profit dépassant le coût de cet emprunt. Cette valeur supérieure, que Schumpeter appelle « marge entrepreneuriale », équivaut à un bénéfice largement supérieur à la norme que représente le coût d'emprunt. Or rapidement, après une certaine résistance du système (qui s'explique par la difficulté inhérente à briser les routines), d'autres s'intéressent à l'innovation portée par l'entrepreneur, la poussent

plus loin ou développent des solutions alternatives. En sorte que, si l'innovation bouleverse les habitudes du marché et le transforme radicalement au point de constituer un nouveau marché qui l'aura intégré, c'est à travers sa médiation par des acteurs socioéconomiques aux actions entrepreneuriales. L'action entrepreneuriale est donc, par nature, liée plus à la transformation du mode de production qu'à la seule invention d'objets techniques. C'est la mise au monde de nouveaux modes de production qui constitue l'élément essentiel qui anime le mouvement cyclique de l'économie.

Le processus qui est mis en marche par l'innovation schumpétérienne et qui donne lieu à des situations spéculatives générant « des gains ou des pertes spectaculaires », c'est ce que SCHUMPETER appelle la « destruction créatrice » qui est l'essence même du capitalisme comme système « en détruisant continuellement ses éléments vieillis et en créant continuellement des éléments neufs », éléments qui viennent suppléer au problème du rendement décroissant : le fait qu'une industrie mature ne puisse augmenter son offre sans réduire ses revenus. Schumpeter nous rappelle qu'il n'y a pas de croissance continue et lisse, et que l'orientation du capitalisme se transforme perpétuellement, non pas dans une dynamique progressiste, mais pour pallier les contradictions internes de son fonctionnement.

Le travail de HIRSCHMAN se situe, selon les mots mêmes de l'auteur, en ligne directe avec les travaux de J. SCHUMPETER sur les phénomènes de vagues de l'économie réelle. En ce sens, il élabore une approche théorique qui cherche à expliquer le passage, du point de vue des collectivités, d'un investissement des individus dans les affaires privées ou publiques. Il constate que ces deux types d'investissement personnel sont, de façon relative, mutuellement exclusifs et sont de ce fait les forces qui animent une

fluctuation graduelle entre le pôle d'intérêt public et le pôle d'intérêt privé dans l'évolution socioéconomique.

Cette réflexion s'amorce sur une critique de l'approche orthodoxe de la philosophie économique. L'« *homo economicus* », selon le point de vue orthodoxe, cherche à satisfaire ses besoins par la consommation de biens et de services que produisent et lui fournissent les agents économiques. Si un bien ou un service ne le satisfait pas, il fera appel à ceux d'autres agents économiques qui seront en mesure de lui donner satisfaction. Par ce processus individuel, les acteurs sont mis en concurrence et le « progrès » s'opère afin que les biens et services soient toujours mieux adaptés aux besoins des consommateurs.

Or, argüe HIRSCHMAN, cette « évolution » motivée par la satisfaction néglige les phénomènes associés à la non-satisfaction, ce que l'auteur appelle *disappointment* et que nous traduisons par désenchantement. En effet, souligne-t-il, le consommateur peut ne pas être plus satisfait par le nouveau produit/service qu'il acquiert, que par le précédent qui ne l'avait pas satisfait. De même, l'acquisition de biens/services offerts par le marché n'est pas une garantie de satisfaction (outre ceux qui s'appliquent aux besoins primaires comme la nutrition). En effet, on peut être satisfait d'un bien ou d'un service au début, puis graduellement en être désenchanté. Et ce désenchantement est d'autant plus grand que le bien est durable ou le service est récurrent. La simple présence de ce bien/service dans l'environnement suffit à rappeler à l'individu son désenchantement. Ce phénomène peut se reproduire, et cela à une grande échelle, de sorte que les consommateurs, de façon plus générale, se trouvent globalement désenchantés de l'offre du secteur privé et

que, par conséquent, ils s'impliquent dans un processus de mobilisation collective et d'action publique.²¹ Aussi, l'auteur indique-t-il que la notion de désenchantement est une composante clé du passage de l'intérêt individuel de la sphère de la consommation privée à celle de l'action collective. Cette même notion joue un peu de la même manière, pour le mouvement inverse. Ainsi HIRSCHMAN, bien que lui aussi parte d'un point de vue économique pour analyser la nature cyclique de l'implication individualiste ou collective des acteurs et des individus, met à mal l'idée d'une « évolution » qui ne serait le fruit que des lois du marché, pris dans une perspective orthodoxe.

Ces deux auteurs ont ainsi engendré une vision théorique propre à « l'économie politique », dans laquelle la stabilité générale des systèmes complexes trouve sa source dans ces courtes périodes d'instabilité produites par l'interaction dynamique entre les acteurs et les collectivités qui les réunissent, qui sont à la fois les éléments en évolution et l'environnement qui les conditionne. Aussi, l'encadrement des transformations systémiques dépend de la transformation mutuelle des mécanismes de marché et des normes collectives qui en définissent la liberté d'action, aussi bien que de la mise en place d'innovations techniques.²²

²¹ Il faut ici interpréter le terme implication (*involvement*) au sens large, c'est-à-dire le temps limité (donc précieux) passé à la poursuite de l'un ou l'autre des différents intérêts : privé (= acquisition d'argent + consommation) ou public (= action civique + offre collective).

²² Un exemple contemporain de cette dynamique nous est donné par le développement de la musique dite « en ligne ». Le développement d'appareils de chargement, de stockage et de diffusion de contenus sous format numérique constituait une invention, de même que son milieu associé (notamment les matériaux et procédés permettant la miniaturisation et

On comprendra aussi que l'émergence des systèmes sociotechniques innovants dont l'étendue et la complexité ont un impact profond sur nos vies et nos environnements, comme le sont indéniablement les réseaux d'acheminement, ne peut se résumer en un moment d'éblouissement et d'illumination, qu'il fût proprement technique ou économique, dont découleraient des effets inévitables; elle s'inscrit dans un contexte déjà largement structuré par les cadres technoéconomique et sociopolitique établis et elle requiert l'adaptation de ces cadres comme condition de leur existence, comme « milieu associé » (SIMONDON 1958) et, dirions-nous, indissociable. Or ce que souligne PIERSON à propos du cadre sociopolitique et des institutions qui les incarnent, c'est qu'elles ne sont pas un matériau plus malléable que le sont les structures économiques ou les lois physiques ou chimiques qui gouvernent la technique pure :

les langages numériques appropriés à la compression de telles données). La transformation de cette invention en innovation, en particulier par Apple sous la forme du iPod, consistait en la mise en place d'un modèle économique combinant plusieurs inventions rendues plus concrètes, au sens simondonien, par leur compatibilité avec les autres appareils de Apple, par le développement d'interfaces en facilitant l'usage et par la mise à disposition de la musique sur le site iTunes. Cependant, la concrétisation opérationnelle de ce modèle économique a requis des négociations entre l'innovateur, Apple, les compagnies détentrices des droits musicaux et les législations nationales gouvernant les droits d'auteurs. On comprendra que même dans un cas où l'innovation semble fondamentalement associée à un objet technique singulier, l'iPod, et à une entreprise innovante, Apple, sa concrétisation sous la forme du système sociotechnique de diffusion et de consommation légitime de la musique en ligne a requis le passage par une médiation avec d'autres acteurs, notamment les acteurs publics, qui, dans ce cas d'espèce, aura favorisé l'entreprise innovante et le succès de son modèle économique.

« Actors do not inherit a blank slate that they can remake at will when their preferences shift or unintended consequences become visible. Instead, actors find that the dead weight of previous institutional choices seriously limits their room to manoeuvre. Previous institutional choices may be sticky, and they may be path dependent. Thus, even if learning and competitive mechanisms are present, it is far from self-evident that these pressures will translate into institutional enhancement. » (PIERSON 2000)

Les systèmes sociotechniques innovants requérant des efforts soutenus dans leur développement et leur normalisation font donc face au scepticisme, à la résistance, à l'acceptation graduelle avant de véritablement être adoptés, compris et intégrés sur la base de cette compréhension. Ce long processus n'est pas seulement le fruit des qualités techniques ou économiques intrinsèques du système émergent, mais de la réponse qu'il offre aux problèmes perçus de son contexte sociopolitique d'émergence, de même que des conditions nouvelles qu'il crée. Pour ce qui est des systèmes d'acheminements innovants, c'est en en modifiant le rapport au temps et à l'espace dont la maîtrise est synonyme de pouvoir qu'ils interpellent l'ensemble de la collectivité non seulement sous forme de réaction, mais aussi d'anticipation, comme le souligne AGLIETTA (2000) :

« Technological innovation also depends on collective factors – basic research, scientific knowledge and skills – which yield fewer returns for a private investor than for society as a whole. When the state withdraws from this domain, some of the collective factors that land impetus to technical progress are missing, and the pace of innovation slackens. The more available the factors are, the more beneficial external effects they have on the production of market goods and

services, encouraging greater diversity. This process is at the root of the increasing returns from capitalist [...]. » (p.412)

.....

« However, [*en parlant du contexte contemporain de la mondialisation*] as has always been the case in the history of capitalism, this technological revolution is not self-regulating. The policies, mentalities and institutions that interfere with the determinant factors of capital accumulation do not develop at the same rate as techniques, working methods and markets. » (p.414)

La transformation des cadres technoéconomiques et sociopolitiques, agissant en alternance ou du moins à des rythmes différents sur les grands systèmes sociotechniques, est, comme nous l'avons souligné, analogue à celle décrite théoriquement pour d'autres métasystèmes évolutifs complexes, notamment le système d'acquisition de connaissance scientifique et le système de production capitaliste.

Pour KUHN (1962), la définition de normes d'acquisition et d'interprétation de connaissances est périodiquement remise en question lorsque l'exploitation des schémas théoriques se sature et ne permet plus de répondre adéquatement aux questions qui émergent de la communauté savante. Ceci provoquerait un changement de paradigme, de système sociotechnique d'acquisition de connaissance, changement qui préserve les processus scientifiques en leur permettant de s'adapter à l'évolution de son contexte. Pour SCHUMPETER (1927; 1939), l'exploitation croissante d'un cadre de production précis réduit graduellement le rendement sur le capital. Cette réduction de la possibilité de croissance, donnant lieu à une dépression économique, libère le capital immobilisé dans les activités « normales » et le redirige vers les innovations portées par des

entrepreneurs, innovations qui créent un nouveau cadre de production sur lequel il devient possible de tirer une rente de monopole, rente qui s'effrite à mesure que l'innovation se répand, et que le monopole initial est graduellement affaibli, et ainsi de suite !

Ces auteurs traitent, en des termes différents, d'une forme d'entropie des systèmes comme l'aurait souligné BERTALANFFY (1968), qui les rend « vulnérables » ou rend nécessaire l'émergence de nouveaux systèmes supplétifs, qui à la longue forcent la transition vers un nouveau système dominant. Ainsi, un paradigme ou un cadre de production donné dont le potentiel de croissance est épuisé est renversé, ce qui permet au métasystème scientifique, capitaliste, politique ou urbain de survivre en se transformant. Dans cette mesure, les métasystèmes sont comparables à des systèmes ouverts susceptibles de se transformer (BERTALANFFY 1968). Mais, en soi, chaque paradigme ou cadre de production donné est un système fermé parce qu'il repose sur une rationalité limitée qui lui a permis d'émerger parce qu'elle est respectée, mais qui le limite aussi dans sa capacité d'adaptation parce que, justement, elle est respectée. Ceci s'applique à la fois au cadre technoéconomique et au cadre sociopolitique qui sont l'objet et le milieu associé des systèmes sociotechniques.

HIRSCHMAN a proposé que des cycles semblables étaient perceptibles dans l'investissement alternatif des individus, tantôt plus concentrés à jouer leur rôle de citoyens revendiquant un bien-être collectif, tantôt dans leur rôle de consommateurs, acharnés à la satisfaction de leurs besoins individuels (HIRSCHMAN 1982, 1970).²³ Il

²³ Le travail de HIRSCHMAN se situe, selon les mots mêmes de l'auteur, en ligne directe avec les travaux de J. SCHUMPETER sur les phénomènes de vagues de l'économie réelle.

constate que ces deux types d'investissement personnel sont, de façon relative, mutuellement exclusifs et sont de ce fait les forces qui animent une fluctuation graduelle entre le pôle d'intérêt collectif et le pôle d'intérêt privé dans l'évolution de l'économie politique.

Yves BAREL apporte une réflexion fondamentale sur la nature de cette alternance et en particulier sur l'oscillation entre investissement privé et collectif. Il voit deux perspectives travaillant parallèlement et de manière concurrente le débat sur l'allocation des ressources dans le contexte local :

On y voit [*dans le contexte local*] en travail deux « logiques » économiques et sociales, deux formes de recherche d'une "cohérence" [...]. Étant donné un stock quelconque d'opportunités économiques, il y a deux façons de concevoir la gestion du stock. La première est de le gérer à la manière d'un capital [...]. Gérer à la manière d'un capital, cela signifie prélever dans le stock d'opportunités l'une ou un petit nombre d'entre elles qui offre l'espoir de rendement maximal ou « optimal ». [...] le choix de la gestion capitaliste a en général deux conséquences : 1. Les opportunités non retenues disparaissent [...]. En d'autres termes, il y a simplification radicale de l'écologie économique; 2. Très souvent, la gestion capitaliste est irréversible en ce sens qu'il devient très difficile ou impossible de revenir sur une option. [...] La gestion patrimoniale (la seconde) ne se préoccupe pas ou se préoccupe moins de maximation ou d'optimisation [*sic*]. Gérer un

En ce sens, il élabore une approche théorique qui cherche à expliquer le passage, du point de vue des collectivités, d'un investissement des individus dans les affaires privées ou publiques. HIRSCHMAN, A. O. (1982). *Shifting Involvements : Private interest and Public Action*. Princeton, Princeton University Press.

patrimoine, c'est transmettre à peu près intégralement un stock d'opportunités et aussi, peut-être surtout, une faculté de créer de nouvelles opportunités. On y perd certes en croissance, en richesse, en résultat tangible, en output économique, mais : 1. On évite le piège de l'irréversibilité; 2. Le patrimoine comporte en général une « partie libre » qui reste disponible pour des affectations éventuelles, des emplois polyfonctionnels... En résumé, le patrimoine est moins adapté et plus adaptatif [...]. (BAREL 1981)

BAREL souligne que ces deux modes de gestion (capitaliste et patrimonial) coexistent dans un même environnement, voire au sein des stratégies des mêmes acteurs. Cette gestion capitaliste et patrimoniale qu'identifie BAREL nous semble relever tout à fait de la dialectique que nous avons associée aux deux modes de gestion : technoéconomique individualisé et sociopolitique collectivisé. Or dans le contexte ambiant, les limites de la gestion du capital apparaissent clairement et se présentent sous la forme d'un déséquilibre entre économie – société – environnement, relevé par la critique du cadre actuel qu'incarne le concept de développement durable, critique dans laquelle l'économie n'est qu'**une** des composantes.

2.6) Transposition de ces considérations à notre objet d'étude

L'approche de notre objet d'étude, la part de l'édification urbaine liée au réseau d'acheminement comme témoignage tangible de la dynamique spécifique aux finalités individualisées et collectivisées de deux pôles phénoménologiques, le pôle technoéconomique et le pôle sociopolitique, découle du constat que les transformations

exceptionnellement rapides que constituent l'urbanisation, l'expansion démographique et économique, l'établissement des institutions démocratiques nationales régissant les systèmes normatifs et l'exercice de la propriété, de même que le formidable développement de la culture technoscientifique, sont fondamentalement animées par une tension en mutation constante au sein des sociétés.

Cette tension, que la tradition marxiste du matérialisme historique a la première identifiée comme élément fondamental de la modernité, nous proposons de l'explorer en construisant une approche théorique qui traite, comme nous l'avons dit, des rapports technoéconomiques – sociopolitiques en tant que dynamique dialectique fondamentale du processus de construction historique sur lequel repose le capital/patrimoine que nous sommes appelés à réinterpréter, à moduler et à constituer par nos actions d'aménagement; en l'occurrence le capital/patrimoine logistique que constituent les réseaux d'acheminement d'un habitat essentiellement urbain. C'est dans ces conditions que leurs transformations apparaissent légitimement assimilables à un processus d'évolution, ou plus justement de coévolution, au cœur de la problématique contemporaine sur la définition de leur forme et de leur rôle.

La discussion sur les deux types de motivations téléologiques au cœur du dynamisme des deux pôles permet aussi de faire ressortir le déséquilibre contemporain favorisant le cadre technoéconomique au détriment du cadre sociopolitique. Ce déséquilibre, nous l'identifions comme source de la problématique de l'adaptation des systèmes logistiques urbains contemporains aux contraintes sociales et environnementales. La domination du cadre conceptuel technoéconomique, de l'idéologie du progrès et de la supériorité de l'action privée sur l'action collective est clairement manifestée par les acteurs dominants du système logistique privatisé.

L'analogie erronée entre l'évolutionnisme biologique et le mode de transformation des systèmes sociotechniques, largement diffusée par le truchement des modèles de développement issus de plusieurs branches des sciences humaines, induit d'une part une négligence des fondements théoriques et pratiques justifiant l'intervention normative des institutions sociopolitiques dans la logique d'adaptation des espaces urbains, des réseaux et des valeurs qu'ils portent, aussi bien à titre de capital que de patrimoine. D'autre part, ce déséquilibre valorise démesurément des archétypes de développement technoéconomique qui ne peuvent que favoriser l'éclosion de mouvements spéculatifs et l'évacuation, par leurs opérateurs privés, des externalités négatives de ces systèmes vers la collectivité comme moyen ultime d'en maintenir la profitabilité. Or cette tendance, qui conduit à un accroissement insoutenable des charges collectives pour le maintien des bénéfices privés, n'est justifiable que par le fait qu'elle s'appuie sur un processus d'acculturation, marqué par la résurgence libérale, qui a résulté dans l'occultation des fondements justificateurs de l'action normative collective, et un dénigrement du rôle euristique de l'utopie collective qui instruit le processus d'intégration et l'éthique de sa mise en œuvre.

L'exemple des modèles de développement des infrastructures portuaires issus de la tradition géographique, tintés par une interprétation déterministe d'évolution technoéconomique autonome, démontre une négligence de la prise en compte de l'échelle fine des régions urbaines, des dynamiques foncières qui composent ces ensembles, des acteurs qui animent la dynamique de l'économie politique locale. De même, lorsque certains de ces modèles tenaient compte du contexte local, ils n'envisageaient pas les plateformes et réseaux d'acheminement comme des outils d'urbanisation, mais seulement comme des objets spécialisés destinés au transport, ce

qui constitue une réduction démentie par les faits historiques. En sorte qu'il apparait nécessaire de proposer une perspective alternative des dynamiques du développement des outils logistiques intermodaux qui place en son centre les objectifs d'aménagement et de développement immobilier des acteurs dominant ces réseaux en lutte avec les autres acteurs locaux.

Cette perspective dialectique sur les forces qui animent les cycles de transformation des systèmes sociotechniques urbains appelle aussi à la redécouverte de l'étendue du spectre de l'action dans le cadre normatif que régissent les institutions collectives. Ceci apparait particulièrement nécessaire dans le cas précis des systèmes sociotechniques d'acheminement intermodal, et du rôle des institutions collectives dans l'adaptation des pratiques et des formes de la logistique urbaine d'une société occidentale mature, comme la nôtre, où le développement spéculatif qui favorise l'étalement du domaine urbain pose problème. Ce contexte appelle une évaluation globale de l'impact, sur le plan de leur durabilité, des choix faits localement au nom des tendances mondiales; évaluation à laquelle nous nous astreindrons pour la suite de cette thèse.

CHAPITRE 3 : Économie politique de l'archétype de pôle logistique intégré en Amérique du Nord

Les innovations en transport des marchandises apparaissent non seulement comme des accélérateurs des vitesses et des capacités d'acheminement, mais comme des moyens puissants d'accaparement territorial et de développement immobilier dans lesquels une masse importante de capital est investie. Ces développements associés à la constitution de réseaux sociotechniques de transport apparaissent à ce point importants historiquement qu'il faut considérer les réseaux d'acheminement non seulement comme des moyens de déplacement, mais aussi comme des moyens de « placement », fixant toujours plus de valeur nouvelle sur le territoire par l'orientation du processus d'urbanisation, logique d'économie politique à laquelle les moyens d'acheminement intermodaux doivent participer.

Aussi, pour faire suite à l'exploration théorique du biais déterministe qui influence le processus de planification des investissements publics associés au développement des réseaux sociotechniques, il convient maintenant de se questionner sur la dynamique de développement urbain des réseaux sociotechniques d'acheminement intermodal et du rôle des acteurs qui la dominent, à titre d'entrepreneurs du système, dans l'orientation des débats locaux et régionaux entourant leur matérialisation et les investissements publics qui y contribuent. La littérature illustre abondamment la variété des rôles des opérateurs de réseaux d'infrastructure, description qui fait une large place à l'ascendant déterministe des technologies et en particulier du conteneur, pour expliquer les mutations de ces réseaux et de leur usage.

Comme les modèles qui l'instruisent, cette perspective riche, que nous présenterons d'abord en montrant ses limites, nous aiguille vers les rapports hiérarchiques entre les acteurs et le rôle particulier de ce qu'il est convenu d'appeler la « grande distribution ». Cet ensemble d'entreprises domine en oligopsonie les rapports économiques liés à l'acheminement des biens de consommation, acheminement qui est fondamentalement associé au développement des réseaux intermodaux. Aussi sommes-nous maintenant rendus à évaluer la pertinence de cette hypothèse : que les pressions exercées par la grande distribution imposent un modèle de positionnement et d'aménagement des plateformes logistiques intermodales qui favorise à l'échelle régionale la rationalité territoriale de ces entreprises mondiales et la desserte des seuls espaces de croissance urbains qui constituent leur meilleur marché, les pôles commerciaux de périphérie.

Mais, pour ne pas la négliger, penchons-nous d'abord sur la place de la narration technique des systèmes sociotechniques intermodaux, autant comme révélateur du processus réel de leur structuration que du rôle de mythe qu'elle joue dans le débat rhétorique entre acteurs à différentes échelles.

3.1) L'innovation technique intermodale dans la formation des infrastructures logistiques contemporaines

Eu égard au transport des marchandises, et plus particulièrement aux infrastructures qui les soutiennent, nous avons assisté au cours des dernières décennies à un bouleversement se manifestant par l'adoption massive du conteneur et à l'émergence

concomitante d'une logique intermodale tirant parti du maillage du système routier pleinement développé avec l'ensemble des modes de transport de surface.

Historiquement, le transfert modal était presque systématiquement assimilable à la notion de rupture de charge et impliquait le transbordement entre deux véhicules d'une diversité importante d'unités de marchandise (objets individuels, ballots, barils, etc.), opérations complexes et coûteuses en temps et en main-d'œuvre (LEVINSON 2006). Cette contrainte particulière, liée aux ruptures de charge, induisait une planification particulière des réseaux, permettant aux implantations industrielles, voire commerciales (du moins le commerce de gros et l'entreposage), de minimiser le recours au transbordement. Ce facteur a longtemps conditionné l'implantation d'industries le long de canaux ou de voies de chemin de fer, de même qu'il favorisait un contrôle relatif par leurs opérateurs du développement que ces réseaux ont induit. On reconnaîtra aussi le modèle archétypal de la ville portuaire traditionnelle où l'activité des quais s'intègre directement à celle du quartier marchand, ouvrier ou industriel qui le jouxte (MEYER 1999).

L'avènement du système sociotechnique automobile comprenant, outre les véhicules, le réseau routier et autoroutier, les postes de distribution de carburant, les points de vente et d'entretien des véhicules, les aires de stationnement, sans parler de tout l'écosystème financier, industriel et commercial qui l'accompagne, a considérablement modifié ce *modus operandi* dans le cas des déplacements entre deux points situés dans un même pays, voire sur un même continent. En se développant graduellement dès le début du 20^e siècle par l'asphaltage des voies locales et le remplacement du cheval à la ville comme à la campagne, puis de manière fulgurante après le second conflit mondial à la faveur d'une montée de l'intervention gouvernementale, le système automobile assure

au camion semi-remorque le rôle d'étalon du transport commercial, déterminant les termes des choix de localisation (McKENZIE 1925; KONVITZ 1985; BROWN, MORRIS et al. 2009). À l'échelle de l'Amérique du Nord puis de l'Europe, l'omniprésence du système automobile a éliminé la nécessité d'une rupture modale pour relier n'importe quel point avec n'importe quel autre de manière compétitive.

Cette modification radicale de la conception même de la mobilité marchande, bien synthétisée par l'expression « *transport porte-à-porte* », a favorisé un redéploiement des espaces de production et de consommation et une croissance considérable des échanges continentaux. Cette transformation des modes de production s'est souvent faite au détriment des formes urbaines structurées par d'autres modes de transport et représente en cela une incarnation du processus de *destruction créative* décrite par Schumpeter. Aussi, cette modification profonde du système de mobilité se fait en parallèle d'une modification radicale du mode de production, qui passe d'une structure technoéconomique fondée sur l'intégration verticale (c'est-à-dire la concentration au sein d'un même établissement géographique de l'ensemble des activités de transformation nécessaires à la production d'un bien de consommation²⁴) à une structure fondée sur une intégration horizontale tirant pleinement parti du mode routier

²⁴ Les grands complexes industriels mis en place par la *Ford Motor Co.* dans la première moitié du 20^e siècle pour la production de masse d'automobiles abordables sont, paradoxalement, l'expression ultime de l'intégration verticale. Le complexe industriel *Rouge* le long de la rivière du même nom (Dearborn, Michigan), intègre toutes les étapes de la production et de la transformation des matières premières jusqu'à l'assemblage final des voitures. Au plus fort de sa production, on y emploie plus de 75,000 ouvriers. BAULCH, V. et P. ZACHARIAS (1997). *The Rouge plant -- the art of industry*. The Detroit News. Détroit, Michigan.

(KONVITZ 1985; HALL 1998). Les procédés de production sont décomposés et répartis entre plusieurs points géographiques distincts mis en relation non plus par la proximité, mais grâce à la connectivité du réseau routier.

Confrontés à cette nouvelle logique dès les années 1950, les opérateurs ferroviaires canadiens subissent une perte directe de trafic et une réduction encore plus dramatique de leur part de marché relative (LINTEAU 2000). Certes, on pourra expliquer cet état de fait par une compétitivité accrue du transport routier, qui n'a pas à supporter le poids de la stricte réglementation tarifaire comme celle qui régit le chemin de fer jusqu'à la fin des années 1960 au Canada (BOZEC et LAURIN 2000). Mais il faut aussi l'attribuer à la diminution rapide de connectivité du réseau ferroviaire, à mesure qu'une proportion croissante des établissements commerciaux et industriels tire parti de l'amélioration et de l'extension de la connectivité routière et des nouvelles possibilités foncières qu'elle ouvre. Ceci illustre bien le lien étroit qui unit fonctionnellement réseau et espace édifié par le truchement de l'appropriation d'innovations techniques par l'entreprise.

En somme, les opérateurs ferroviaires sont contraints d'adapter le réseau et leurs services pour la desserte d'un territoire dont le mode d'organisation (et de réorganisation) intègre et tire profit du réseau automobile et de ses conditions d'opération. Cette adaptation signifie d'une part que les ramifications du réseau ferroviaire ne couvrent plus qu'une maigre portion des points d'origine et de destination des marchandises et que, par conséquent, la capacité de distribution fine du réseau ferroviaire est anéantie. Une rationalisation radicale des réseaux, éventuellement autorisée par l'abrogation de la réglementation nationale, s'opère donc par une concentration des services ferroviaires principaux sur les corridors reliant les marchés les plus importants. D'autre part, les opérateurs de réseaux cherchent à adapter leurs

services pour recevoir les unités standards du camionnage : la remorque ou du moins la boîte du camion. Ces techniques d'embarquement des véhicules routiers, voire ferroviaires, avaient depuis longtemps été utilisées, par exemple pour pallier les différences de jauges entre deux réseaux ferroviaires ou, lors de l'émergence du réseau ferroviaire, pour transférer l'habitacle de diligences sur un wagon. La mise en place, dès les années 1920, de services réguliers de transport ferroviaire adapté au standard routier, et le développement de l'offre, particulièrement à compter des années 1950, ne remportent cependant qu'un succès mitigé sans jamais générer de profit (SLACK 2001).

Les opérations maritimes transocéaniques ont initialement été peu affectées par l'émergence du système automobile. Le transport de vrac connaissait une progression importante dans les années d'après-guerre (à partir de 1945), marquée par l'accroissement considérable de la taille des navires, dont découlent des économies d'échelle qui suscitent le développement de *zones industrielles portuaires*, notamment en métallurgie (LAVAUD-LETILLEUL 2002). Cependant, le transport des marchandises diverses²⁵ (MD) stagne, en particulier si on le compare à la progression du commerce continental favorisé notamment par le système automobile et par la concurrence aigüe qu'il livre au système ferroviaire. Ceci est directement attribuable à la complexité et à la lenteur de la manutention au port, contrainte accroissant le coût du transport maritime global des MD et limitant grandement la taille des navires affrétés pour cette tâche : plus un navire est grand, plus de temps doit être consacré à son déchargement, moins l'armateur peut faire voyager son bâtiment, etc. (SLACK 2001; LEVINSON 2006). Si une certaine amélioration avait pu s'opérer à partir de 1930, grâce à la première véritable

25 L'ensemble du fret ne pouvant être stocké en vrac.

avancée de manutention intermodale que représente la « palettisation »²⁶ des envois, c'est l'adoption du conteneur intermodal qui permettra au transport maritime des MD de bénéficier des mêmes gains de productivité qui avaient été apportés au transport des vrac (RODRIGUE et NOTTEBOOM 2009).

Le conteneur maritime moderne est développé à compter des années 1950²⁷ aux États-Unis, à l'initiative d'une entreprise de camionnage de la côte est, désireuse de contourner des obstacles infrastructurels et réglementaires qui l'empêchent d'effectuer par la route certains itinéraires longs, et d'une entreprise maritime de la côte ouest, spécialisée dans la liaison avec Hawaï (LEVINSON 2006). L'émergence simultanée de ces deux initiatives entrepreneuriales se fonde en partie sur la même logique : standardiser les unités à manutentionner, mécaniser la manutention et permettre le transport de cette unité standard aussi bien sur mer que sur terre. C'est en particulier le transfert entre le navire et le camion qui importe, compte tenu de l'origine des entreprises qui y ont recours et du fait que le camion est, dès cette époque, perçu comme le mode de transport terrestre le plus répandu et le plus polyvalent, et qu'il est largement intégré à la manutention des conteneurs à l'intérieur des terminaux. Le conteneur est donc, par extension, un dérivé du « standard routier » : châssis de camion semi-remorque. Mais ce standard aura une période de gestation relativement longue. Les divers prototypes n'ont pas les mêmes dimensions ni le même système d'accrochage. Ceci explique en partie le

26 Le regroupement des biens sur une palette de bois pouvant être manipulée par un charriot élévateur à fourche.

27 Des conteneurs de diverses formes avaient déjà fait leur apparition, mais leur application, notamment dans le transport ferroviaire, n'avait pas produit de bénéfices réels. De même, des discussions sur la fixation d'un standard international avaient eu cours en Europe entre les deux guerres mondiales, sans aboutir cependant.

scepticisme initial que les armateurs et les administrateurs portuaires auront à l'égard de cette technologie émergente (McCALLA 2004; RODRIGUE et NOTTEBOOM 2009). Cependant, le succès relatif des premières entreprises et les avantages du conteneur en termes de réduction des coûts de manutention susciteront suffisamment d'intérêt, de la part des armateurs en particulier, pour que s'ouvrent des discussions au sein de l'*Organisation internationale de normalisation (ISO)*.

Les discussions pour fixer les dimensions, les propriétés de construction et le mécanisme d'accrochage, initiées en 1961, ne seront conclues qu'en 1967 (LEVINSON 2006). Dès lors, le conteneur standard ISO permet potentiellement la manutention intermodale et le transport multimodal à l'échelle globale. Une fois la question de la fixation du standard résolue, son appropriation relativement rapide par le monde du transport ferroviaire et maritime reposera en particulier sur la mécanisation complète du chargement et du déchargement des navires et des trains et sur la flexibilité de l'accès au mode routier qu'il facilite. Cette mécanisation induit une rentabilité accrue des flottes, chaque navire, chaque wagon passant une plus grande proportion de sa vie utile à transporter plutôt qu'à transborder des marchandises. Cette réduction radicale des coûts financiers et temporels associés à la rupture de charge entre les modes a non seulement provoqué une réduction importante du coût du transport maritime et des acheminements ferroviaires de marchandises diverses, mais il a aussi permis l'accroissement de la taille des navires et de la longueur des trains. Le développement d'une flotte de porte-conteneurs de plus en plus grands et l'allongement des trains, en réduisant considérablement les coûts du transport maritime et ferroviaire, et plus encore la portion liée à la manutention des marchandises qui a requis l'injection massive de capital pour la reconfiguration des terminaux et l'acquisition d'équipement, ont été intimement associés à la multiplication des échanges commerciaux sur de longues

distances à l'échelle mondiale. Or cette multiplication n'est pas seulement fonction de l'offre technique, mais aussi de la demande induite par l'émergence d'entreprises qui l'adoptent dans leurs schèmes de distribution et d'approvisionnement.

La logique d'éclatement et de déconcentration des processus de production qu'avait accompagnée le développement du système automobile à l'échelle continentale a pu s'étendre à l'échelle mondiale. Aussi, on constate dès les années 1970 avec Toyota (SUGIMORIA, KUSUNOKIA, CHOA et UCHIKAWA 1977) et de façon généralisée à partir des années 1990 l'émergence d'un mode de production en réseaux, où les composantes sont réunies *juste à temps* par des chaînes logistiques dont la performance repose sur une offre de transport fiable, à faible coût et coordonné par des flux parallèles d'informations traitées en temps réel (LEVINSON 2006; RODRIGUE et NOTTEBOOM 2009; SLACK 2001).

Les entreprises de production ont su tirer parti des nouvelles possibilités offertes par la mise en place du système intermodal. Ces possibilités, combinées à l'ouverture fulgurante de plusieurs des plus importants marchés de la planète, ont aussi permis aux distributeurs/vendeurs au détail de se libérer du joug qu'exerçaient les réseaux de fournisseurs traditionnels, en faisant jouer à leur plein avantage la concurrence entre ceux-ci et ceux qui émergeaient rapidement dans les pays à faible coût de main-d'œuvre et à faible contrainte réglementaire (LEVINSON 2006; BONACHICH 2008). Cette concurrence, parce qu'elle a introduit une réduction radicale des coûts de production, a directement contribué à la mise en forme des circuits commerciaux essentiellement unidirectionnels qui assurent, d'une part, l'expédition des matières premières vers les pays à faibles coûts de main-d'œuvre et à faible contrainte réglementaire, d'où sont expédiés les biens manufacturés vers les marchés développés.

Ces facteurs ont été à l'œuvre dans la transformation des hiérarchies des terminaux et de leur inscription dans l'espace urbain. Ceci est particulièrement vrai des terminaux portuaires. Les coûts liés à l'implantation de terminaux à conteneurs, de même que les économies d'échelle découlant de la concentration des flux conteneurisés sur certains nœuds reliés entre eux avec une grande fréquence par de plus grands navires et de plus longs trains, ont mené à une centralisation des activités intermodales sur un nombre restreint de grands terminaux (RODRIGUE et NOTTEBOOM 2005).

On constate un certain parallélisme dans les transformations qui ont affecté le secteur du transport des marchandises diverses sur les réseaux ferroviaires et maritimes. Ces transformations sont influencées par l'émergence du système automobile, qui, par sa souplesse et son effet sur l'aménagement, a contribué à l'émergence de modes de production dont découlent de nouveaux étalons d'organisation des chaînes de production/consommation et des pratiques d'implantation des usagers de services de transport. En définitive, ce repositionnement, loin de marginaliser le mode ferroviaire (du moins en Amérique) et le mode maritime, les a amenés à se réinventer en concentrant leurs services de transport sur un nombre restreint de plaques tournantes (terminaux intermodaux) et à rationaliser leurs réseaux pour massifier les flux sur les axes principaux où circulent des véhicules toujours plus gigantesques ou longs.²⁸ Cette stratégie, encouragée par les grands donneurs d'ordres que sont devenus les empires de la vente au détail, en tirant parti des possibilités dégagées par le recours massif au système routier pour les acheminements ultimes, et en éliminant les services non concurrentiels, a induit une expansion sans précédent des capacités du système mondial

²⁸ Trains de plus de 2 km de long, porte-conteneurs capables de transporter 4000, 6000, voire 12 000 conteneurs EVP (équivalent vingt pieds).

de transport devenu intermodal, une explosion des échanges marchands (y compris par la route) et le développement parallèle d'une forme nouvelle de capitalisme mondial, structuré sur l'hyperconsommation dans laquelle la demande en transport croît plus rapidement que la production.

« Freight transport volume [*en Europe*], [...]. [...] followed GDP growth in the 1970s, but then the growth rate declined in the 1980s only to increase to a clearly higher growth rate than the GDP in the 1990s. The development in the 1970s presents positive coupling, in the 1980s weak decoupling, and in the 1990s expansive negative decoupling. [...] The results imply that the globalization of the economy from the late 1980s on and the enlargement of the EU in mid-1990s in fact increased the material throughput of the economy. » (TAPIO 2005, p.141)

L'adoption systématique du conteneur pour les échanges transcontinentaux et continentaux n'a cependant pas été immédiate, et la portée globale dominante de ce phénomène n'a véritablement été ressentie qu'à partir des années 1980, voire 1990, avec la réorganisation des hiérarchies portuaires et des flottes qui les animent, de même que le réaménagement ou la création de nouveaux terminaux, investissements répondant à l'émergence d'un marché global et des entreprises qui le matérialise dans leur mode de production.

Aussi, la narration que nous avons faite de l'émergence du conteneur et des effets qu'il a eus sur les grands actifs et acteurs du transport des marchandises doit être vue comme une histoire éblouie par l'objet technique. Cet éblouissement, qui attire toute notre attention sur l'objet, s'estompe cependant lorsque l'on considère que le conteneur intermodal n'a pas été inventé au moment de son émergence, mais que des inventions

largement similaires avaient été portées sur les marchés par différents acteurs tout au cours du 20^e siècle. On comprend dès lors que l'invention du conteneur n'est qu'un élément secondaire et que celui-ci n'émergera véritablement que lorsqu'il aura été approprié par des acteurs qui le matérialiseront en système opérant en fonction de leur intérêt, ce qui produira une innovation-clé de la modernité sous la forme du transport intermodal mondial.

3.2) La reconfiguration des équipements intermodaux et leur rapport à l'environnement urbain

À l'égard de l'intermodalité, nous aurions tort de conclure que cette innovation fondamentale, et en particulier sa portée sur l'organisation urbaine, a été complètement absorbée dans la nouvelle structure de l'économie et de la logistique. Il en va de même à l'égard de son encadrement sociopolitique, en particulier au niveau régional et interrégional. Aussi, la reconfiguration des équipements intermodaux qui a cours partout sur le continent apparaît-elle comme un enjeu d'aménagement déterminant puisqu'elle donne lieu à l'émergence de nouveaux pôles urbains dédiés à raccorder les régions urbaines avec le marché global : les « plateformes logistiques intégrées » ou « pôles logistiques ». De fait, à la complexification du rôle joué par les pôles intermodaux s'ajoute la réflexion sur la création de plateformes, permettant entre autres de transférer des marchandises de conteneurs maritimes ISO (20, 40 et 45 pieds) vers des conteneurs « domestiques » (53 pieds) de plus forte capacité (BST&As 2004). Ces sites jouent d'autres rôles liés à la distribution, à l'entreposage et

au traitement des marchandises (LAVAUD-LETILLEUL 2002) sur lesquels s'appuient une intégration globale des systèmes de transport et des modes de production éclatés géographiquement (RODRIGUE et NOTTEBOOM 2009). Ces plateformes logistiques/centres de distribution sont particulièrement envisagés en combinaison avec un terminal intermodal ferroviaire ou portuaire qui assure la mise en relation de toutes les échelles de la distribution et de l'approvisionnement et le passage de flux massifs dont les entreprises qui s'y établissent peuvent tirer parti. Qu'elles s'appuient sur un socle portuaire ou ferroviaire, elles se distinguent de leurs prédécesseurs, en particulier dans la spécialisation extrême de leur rôle d'adaptateur à un espace de production/consommation mondial fortement hiérarchisé.

Du point de vue du transport ferroviaire, la mise en place de plateformes intermodales s'est faite au sein, ou plus souvent en périphérie, des plus importants marchés métropolitains et des portes continentales. Certes, les nœuds de réseaux ferroviaires que sont historiquement ces pôles étaient déjà dotés de grandes plateformes d'échanges *intramodaux* : les gares de triage. Or celles-ci ne constituent pas en elles-mêmes des terminaux, mais plutôt des échangeurs permettant la composition des convois et le stockage des wagons provenant des ou destinés aux différents terminaux dispersés sur le réseau, terminaux qui sont en fait des établissements industriels, des gares de marchandises, les quais d'un port, etc. En cela, le triage ferroviaire n'est pas plus un terminal que ne l'est l'échangeur autoroutier. Le triage ferroviaire joue un rôle tampon pour la distribution fine, par mode ferroviaire, vers et entre les terminaux dispersés dans l'aire desservie par le triage, de même qu'un rôle d'espace de composition et de décomposition des convois cheminant entre les différents triages situés dans différentes aires métropolitaines.

Or le rôle de distribution fine que jouait le mode ferroviaire par le truchement du triage disparaît avec l'implantation du système automobile et la genèse d'une nouvelle forme métropolitaine, adaptée d'abord et avant tout à ce mode. De même, les exploitants ferroviaires, dans le but de réduire les coûts financiers et temporels de la composition des trains, ont graduellement migré vers l'exploitation de « trains-blocs » qui constituent des unités insécables de multiples wagons, qui de ce fait ne se prêtent pas à l'opération traditionnelle de triage. La nouvelle plateforme intermodale occupe parfois un site intra-métropolitain, notamment lorsque d'anciens triages suffisamment étendus sont disponibles, mais plus souvent en périphérie éloignée de l'agglomération, voire à la périphérie d'un ensemble de pôles urbains. Cette position périphérique vise notamment l'accès à des espaces suffisants et d'une géométrie adaptée aux opérations, mais aussi à préserver l'accessibilité au réseau routier liant l'échelle mondiale et continentale de la desserte ferroviaire à l'échelle locale et régionale, sur laquelle la route jouit d'un quasi-monopole. La position périphérique du terminal apparaît donc, comme une assurance préservant ces installations de la croissance de la congestion routière et spatiale urbaine, et assurant le rôle de la plateforme comme point de répartition intermodale.

L'abandon de l'échelle locale et régionale par les opérateurs ferroviaires, marqué notamment par le réaménagement massif de sites urbains faisant partie de leur portefeuille immobilier et la consécration du monopole routier sur ces échelles que cette stratégie matérialise n'est en rien une défaite concurrentielle pour les opérateurs ferroviaires, qui se sont de toute façon délestés de leurs embranchements régionaux. Agissant en acteurs économiques raisonnables, ils cherchent à externaliser une part des frais d'exploitation et d'immobilisation de leurs réseaux en intégrant les économies offertes par l'utilisation maximale du potentiel du réseau routier public – ce que l'on pourrait traduire par « l'escompte à l'usage » du mode routier – et en profitant du haut

niveau de concurrence entre les entreprises de camionnages. Il faut ici rappeler que le mode routier, particulièrement en Amérique, se distingue des autres modes de transport en cela qu'une part importante du coût lié à l'utilisation de l'infrastructure et à son entretien n'est pas directement assumé par l'utilisateur, mais bien par la collectivité, à partir des recettes fiscales de l'État, selon une logique « d'intérêt public » (DUPUY 1995; TRANSPORT 1996; DUPUY 1999).

Or, si la stratégie de consolidation des terminaux et de massification des flux permet une réduction considérable des coûts de transport globaux en parallèle d'un accroissement des échanges marchands, elle fait peser sur les systèmes routiers locaux et régionaux une responsabilité et une pression supplémentaires qu'ils ne seront peut-être pas en mesure d'absorber. Ceci semble constituer un problème d'autant plus pressant que le réseau routier se confond au fil du temps, et compte tenu du développement d'une offre intermodale essentiellement destinée à répondre aux besoins des expéditeurs mondiaux, avec la notion de réseau d'acheminement local et régional.

Aussi, dans un contexte où est envisagé un transfert d'une part du fardeau financier et environnemental du système automobile de la communauté, ou de l'État qui la représente, vers les usagers par la mise en place d'une logique d'utilisateurs-payeurs, on peut légitimement se questionner sur l'impact qu'auront, sur les choix collectifs à long terme, les stratégies d'opérateurs de services intermodaux, et plus spécifiquement celles qui entourent le développement de plateformes logistiques intégrées. Si les gestionnaires de réseaux ferroviaires et de terminaux intermodaux ont sacrifié la part de leur portefeuille infrastructurel et foncier qui leur aurait permis de se substituer en partie au transport routier à l'échelle interrégionale, voire intra-régionale, dans le cas où les termes de l'évaluation du mode routier changeraient sensiblement, une pression

importante reposera sur les épaules de l'État pour : (1) qu'il continue à subventionner le transport routier; (2) qu'il investisse dans la mise en place de nouveaux réseaux alternatifs, et ce, au détriment de ses autres missions.

C'est dans ce contexte que le potentiel de consolidation et de rationalisation des flux découlant de la mise en place de plateformes logistiques intégrées associées aux grandes entreprises assurant le commerce mondial et aux grands opérateurs routiers régionaux est aussi, du moins en théorie, envisagé à l'échelle régionale et urbaine pour favoriser la mise en place de pratiques de transport durable des marchandises, permettant « [...] *l'amélioration des performances environnementales [...] et sociales [...] des activités urbaines de livraison et d'enlèvement, sans dégradation des performances économiques des activités, notamment commerciales, des centres urbains.* » (DALBLANC 2007) Le développement de telles pratiques se présente sous des formes multiples, qui s'appuient sur des concepts logistiques faisant souvent eux aussi appel à plusieurs modes de transport. Ainsi ont émergé, en particulier à l'initiative d'autorités publiques européennes confrontées au problème de saturation des infrastructures routières locales et régionales et désireuses d'assurer une cohérence du développement territorial, des concepts de plateformes logistiques typiquement urbaines et métropolitaines (Zone logistique urbaine, Centre de distribution urbain) qui visent à consolider les envois de marchandises au plus proche de leurs lieux de distribution avec, à la clé, une massification des flux entrants et sortants des aires métropolitaines, massification susceptible d'en réduire le coût unitaire, ainsi que l'utilisation de véhicules d'acheminement final plus faciles à accommoder en milieu urbain, le camion hybride électrique par exemple (RIJSENBRIJ 2003; KÖHLER 2004; BOUDOUIN 2006). Cependant, malgré les discussions et quelques projets pilotes soutenus par les instances publiques et ayant obtenu un succès mitigé (BOUDOUIN 2006; HESSE 2004),

la mise en place des avancées en matière de gestion de réseau de consolidation des flux et d'utilisation des multiples options de transport qui a remporté tant de succès dans le cas des échanges internationaux ne semble pas être en mesure de percoler au niveau géographique inférieur, notamment au niveau des agglomérations et des régions urbaines qui restent dépendantes de structures d'acheminement éclatées et dominées par le seul mode routier.

Or ce sont les grands transporteurs maritimes et ferroviaires qui semblent avoir défini le système intermodal tel qu'il existe aujourd'hui. Ces acteurs, d'abord soucieux de la rentabilité interne de leurs opérations, ont porté une attention particulière aux dimensions mondiales et continentales de ce système et aux exigences des premiers clients sollicités à cette échelle, les entreprises de grande distribution (LEVINSON 2006; BONACHICH et WILSON 2008), en laissant les échelles locale et régionale aux soins du seul système automobile et de son réseau public. Aussi, bien que l'émergence du système sociotechnique d'acheminement intermodal semble aussi présenter les germes d'une réponse durable au problème de saturation des réseaux métropolitains, ces réseaux nouveaux sont tributaires d'une logique d'intégration à un mode de production se situant à l'échelle mondiale, somme toute détachée des spécificités et des problématiques locales qu'elle contourne plus qu'elle ne contribue à les atténuer.

3.3) Les entreprises réseau comme pôles de croissance structurant le système sociotechnique intermodal

Dès 1986, le « *Council of Logistics Management* » définissait la logistique ainsi :

« The process of planning, implementing and controlling the efficient cost effective flow and storage of raw-materials, in-process inventory, finished goods and related information from point of origin to point of consumption for the purpose of conforming to customer requirements. »

Bien que la notion de contrôle qu'incarne le concept de « logistique » découle de l'origine militaire de ce terme, il prend dans les années 1970 et 1980 une signification plus large lorsque, réinterprété à travers le prisme cybernétique des disciplines managériales qui se l'approprient, il devient un outil conceptuel réunissant, pour les « optimiser », les fonctions de production, de distribution et de consommation au sein des entreprises et des organisations (HESSE 2008), ce que reflète la définition donnée par le Conseil de la science et de la technologie du Québec.

« La logistique désigne l'ensemble des opérations de gestion et d'organisation des flux physiques et d'information dans l'entreprise ainsi qu'entre l'entreprise et ses partenaires. Elle cherche à coordonner les activités d'approvisionnement, de production et de distribution. Le transport en constitue une composante essentielle, mais elle inclut aussi la planification de la demande, le traitement des commandes, l'approvisionnement, la planification de la production, les relations avec les fournisseurs et les clients, l'entreposage, la manutention, l'assemblage,

l'emballage, le conditionnement des produits et les fonctions de soutien liées à ces activités.» (Conseil de la science et de la technologie 2010).

Cette « logistique managériale » que s'imposent les entreprises et les organisations n'est pas une création théorique, mais bien l'accumulation de pratiques qui s'inscrivent dans les mutations du capitalisme contemporain, mutations qui sont associées à l'émergence concomitante des technologies d'information et de communication et du développement du commerce transnational permis par l'intermodalisme et l'effacement des régulations étatiques. Comme d'autres avant elle, cette « révolution logistique » est liée à la circulation du capital et plus spécifiquement à l'accélération de cette circulation comme générateur de plus-value (HARVEY 2001; GILLILAND 2004; BONACHICH et WILSON 2008; HESSE 2008). Elle voit même apparaître un nouvel espace de circulation « se situant entre la production et la consommation » (HESSE 2008), espace dominé par la distribution et le marketing de masse (BONACHICH et WILSON 2008; HESSE 2008).

Cette accélération du temps de roulement du capital est intimement liée à la compression des niveaux de profit pouvant être tirés des produits manufacturés soumis à une concurrence planétaire. La réduction des profits à tirer des produits, pris individuellement, est cependant compensée par deux facteurs qui, combinés, ont alimenté la croissance des entreprises de la grande distribution. D'une part, le volume des marchandises distribuées et vendues multiplie le potentiel de profit en réduisant les coûts fixes liés à leur vente. D'autre part, l'accélération de la distribution résultant d'une gestion débarrassée des stocks fixes (presque complètement remplacés par des stocks dits « roulants » ou en mouvement) et la mise en place de systèmes de gestion et d'échange d'information à partir des points de vente (donc contrôlés par le détaillant) permettent l'acheminement en temps réel de biens précis dans les quantités strictement

requis sur la surface de vente. L'élimination des stocks et la réduction des délais entre la vente d'un produit et son remplacement sur les étagères ont considérablement diminué le temps durant lequel le capital est immobilisé dans un produit acheté au fournisseur, mais non encore vendu aux consommateurs, période qui correspond au temps de travail du capital. Par conséquent, le nombre de fois, lors d'une période donnée, où une même masse de capital pouvait être mise au travail et générer une plus-value a été multiplié. Ainsi, la réduction parallèle du temps nécessaire pour effectuer la transaction dans son ensemble a largement compensé la réduction des marges sur chaque produit, effet que le volume des ventes est venu amplifier.

Si elle est une révolution du temps de roulement du capital, cette révolution en est aussi une de l'espace mobilisé par le mouvement du capital matérialisé en objet d'échange, et ce à l'heure où, dans les sociétés matures, la fonction de consommation est assimilée, peu ou prou, à celle de croissance économique. La compression des stocks, la mise en concurrence des fournisseurs à l'échelle mondiale, la réduction des prix et des marges liant la rentabilité aux volumes des échanges, l'effondrement des coûts de transport induits par la mise en place massive d'infrastructures multimodales et routières et l'explosion du nombre et du volume des échanges sont autant de processus interreliés menant à la réévaluation globale de la géographie du commerce et, plus spécifiquement, à la redéfinition du rôle joué par les nœuds de transport traditionnellement urbains.

3.3.1) Les innovateurs schumpetériens dans les chaînes de production et de distribution modernes

Cette série d'innovations techniques et entrepreneuriales caractérisant ce cycle de développement du capitalisme contemporain a été marquée par un groupe d'innovateurs schumpetérien qui ont, par leur contrôle des flux d'information et des accès aux débouchés de consommation, assuré leur domination économique sur la plupart des autres acteurs, et par conséquent, ont été les catalyseurs essentiels à la formation des chaînes de production et de distribution modernes. Ainsi donc le terme «logistique» renvoie-t-il aussi à l'émergence d'une rationalité commerciale qui vise la compression du temps de roulement du capital par l'abolition des intermédiaires dans des chaînes de production/consommation pourtant toujours plus complexes. Or, comme le soulignait l'OCDE :

« Si toutes les entreprises impliquées dans une chaîne d'approvisionnement particulière optimisent leur système logistique indépendamment des autres entreprises de cette chaîne, la gestion des flux de toute la chaîne est vraisemblablement sous-optimale. La logistique intégrée tente de surmonter ce problème. Ce concept de logistique intégrée étend la gestion fonctionnelle aux clients, fournisseurs et fabricants. Les entreprises ne peuvent plus se permettre de faire porter leurs efforts sur l'efficacité côté offre seulement. Elles doivent utiliser leur stratégie commerciale pour qu'elle les tire vers l'intégration côtés offre et demande de façon à construire une plateforme qui leur permette d'obtenir un avantage compétitif. Ceci implique l'ensemble complet des activités et des entreprises concernées par la production et la distribution ainsi que leurs liens à l'offre. Ce concept suggère une structure sous-jacente d'activités qui agissent au

sein d'un processus de flux de matériaux et de produits. Les décisions prises dans chaque domaine influent sur les autres de façon à ne former qu'un seul système interdépendant. » (OCDE 2002, p.15)

Ainsi, si l'innovation, ou plus exactement le groupe d'innovations définissant les contours de la révolution logistique, peut être considérée comme un facteur clé des dynamiques économiques contemporaines, il faut reconnaître que cette dynamique même s'incarne au sein d'entreprises susceptibles de conduire ce processus d'intégration logistique, les plus éminentes desquelles, à l'exception de quelques grands groupes manufacturiers et fournisseurs de services d'expédition mondiale, sont pourtant dites de « la grande distribution ». Le qualificatif logistique qui la plupart du temps est attribué à leurs sous-traitants (qui pourtant ne maîtrisent qu'une fraction des chaînes que la grande distribution contrôle en totalité, il nous semble) doit de fait leur être attribué pour rendre compte de leur rôle d'intégrateur ultime de la croissance logistique (BONACHICH et WILSON 2008).

Aussi, afin d'éviter toute confusion, nous qualifierons ces entreprises de grande distribution d'« entreprises réseau » du fait du soin jaloux qu'elles mettent à construire et adapter leurs structures d'approvisionnement et de distribution planétaire et continental, structures qui sont au cœur de leur modèle économique. Parce qu'elles sont le plus en mesure de générer un rendement supérieur sur le capital investi, ces entreprises réseau constituent en somme un « pôle de croissance ». Ce concept, développé par l'économiste François PERROUX, étudiant studieux de l'œuvre de Schumpeter, se rapporte à la forte croissance d'une entreprise ou d'un groupe d'entreprises d'une nouvelle industrie détenant, à titre de précurseur, l'avantage temporaire du monopole sur les innovations, qu'elles soient techniques ou

organisationnelles. Ce « pôle de croissance » constitue un point dans l'espace-temps économique autour duquel se concentre le développement au détriment des autres formes commerciales et entrepreneuriales existantes, d'où leur rôle dans le processus corolaire de « destruction créatrice » (PERROUX 1961; HALL 1998). En l'occurrence, nous parlerons donc de la maîtrise des chaînes logistiques multimodales comme d'une innovation structurant un tel pôle, et des entreprises réseau, comme des innovateurs schumpétériens qui l'animent.

L'éminence de ces entreprises dans l'économie politique contemporaine de l'acheminement leur échoit à titre d'intermédiaires-clés à la rencontre de l'offre et de la demande « solvable » tirant profit de la vente et de la distribution de la masse d'objets que requiert pour chaque individu la reproduction de la société de consommation contemporaine dont il a contribué à la gestation et à laquelle « chacun » semble aspirer. Les entreprises de la grande distribution se sont affirmées précisément parce que leur contrôle des chaînes logistiques complexes, caractéristique qui très tôt les distingue, et leur pouvoir sans pareil de commande et de couverture de marchés leur ont permis de faire jouer la concurrence entre les producteurs à l'échelle du globe et d'inonder les marchés urbains (LEVINSON 2006; BONACHICH et WILSON 2008). Tout autant que l'effacement graduel des barrières tarifaires et l'expansion des capacités de communication et de traitement de l'information au cours des 30 dernières années, c'est l'effondrement des coûts directs des acheminements internationaux, se juxtaposant à l'expansion de la trame routière par 50 ans d'urbanisme « automobile », qui a permis la croissance de la part des exportations et des importations internationales dans les produits nationaux.

Toutes choses étant égales par ailleurs, un bien produit à des milliers de kilomètres et arrivant par conteneur dans un centre de distribution régional n'est que marginalement plus coûteux que son pendant produit dans cette même région, cette marge représentant le coût et le temps de l'acheminement. Or, les choses n'étant pas égales par ailleurs, pour beaucoup de biens, la réduction des coûts d'autres facteurs de production pouvant être obtenue à des milliers de kilomètres fait que le bien importé arrive au centre de distribution régional marginalement moins cher que le même bien produit au sein même de cette région. D'autre part, cette amélioration des moyens d'acheminement internationaux s'est faite au moment même où le système de transport routier, qui supporte les échanges locaux et régionaux, entrait dans une phase de maturité, marquée par un plateau technologique et une stagnation de l'investissement public dans le développement et l'entretien des infrastructures. De cette maturation découle aujourd'hui une complexification de la distribution à l'intérieur des aires urbaines affectées par la congestion : l'accroissement de la consommation, facilitée par la réduction des coûts de production dans le contexte technico-économique décrit, y entraîne une multiplication de la fréquence et du volume des acheminements. Ainsi, alors même que le transport sur longues distances est facilité par la mise en œuvre d'un nouveau mode de production technico-économique dans lequel les entreprises de la grande distribution assument le leadership, les acheminements régionaux et locaux sont rendus plus difficiles au détriment des entreprises dont le modèle économique repose sur l'accès facile à ces échelles. Ainsi, l'affranchissement apparent de l'économie mondiale contemporaine des contraintes géographiques se présente plutôt, et de plus en plus, comme un renversement du caractère traditionnel de cette contrainte spatiale (McCALLA 1999; RODRIGUE et NOTTEBOOM 2005). Le mondial l'emporte sur le local...

Attribuer cette « évolution » aux seules inventions techniques que constituent, du point de vue du transport et de la manutention, le conteneur et les parties de son système d'usage serait sombrer dans le mythe déterministe de l'évolution technoéconomique que nous avons cherché à démasquer plus tôt. Comme le soulignait Schumpeter, il ne faut pas confondre invention et innovation; le développement des outils techniques n'assume véritablement le statut d'innovation que lorsqu'ils sont appropriés par des entreprises ouvrant de nouvelles voies au profit en l'intégrant dans un nouveau mode de production. Or l'invention du conteneur n'a pas autogénéré le système sociotechnique d'acheminement intermodal. C'est son adjonction au développement de la grande distribution, à la subvention directe des États au transport routier, et à la dérèglementation du transport maritime et ferroviaire au cours de la période d'émergence de cette technologie qui a permis au système sociotechnique d'acheminement intermodal global de s'imposer, au même titre que les entreprises qui en sont les plus importants usagers.

Chacun reconnaîtra la fulgurante progression de Wal-Mart au statut de première entreprise et plus grand employeur privé du globe. Or l'émergence de cette entreprise, mais surtout du modèle qu'elle et ses émules ont imposé à l'échelle globale, et notamment au Canada, constitue sans conteste la véritable innovation au sens schumpétérien du terme, innovation à laquelle, en définitive, les composantes techniques du transport intermodal semblent largement subordonnées. BONACHICH et WILSON (2008) recadrent bien ce qu'il est convenu d'appeler « révolution logistique » dans le contexte particulier de l'émergence de la grande distribution :

At the heart of the change in the concept of logistics is a change in the balance of power between manufacturers and retail stores, often referred to as a movement from “push” to “pull” production and distribution. (p.4)

.....

Under the “pull” system, consumer behavior is tracked by the retailers, who then transmit these preferences up the supply chain to the producers. Manufacturers try to coordinate production with actual sales, minimizing inventory buildup anywhere in the chain by collecting data from retailers at the point of sale (POS). Retailers share POS information with their vendors, who can then rapidly replenish the retailer’s stock. The result is a reduction of inventory throughout the supply chain, which cuts costs for both manufacturers and retailers. (p.5)

.....

The result of this change in orientation is that competition has shifted, to some extent, from the firm level to the supply chain level. The basic unit of competition has become the supply chain – or rather the supply network [...]. (p.5)

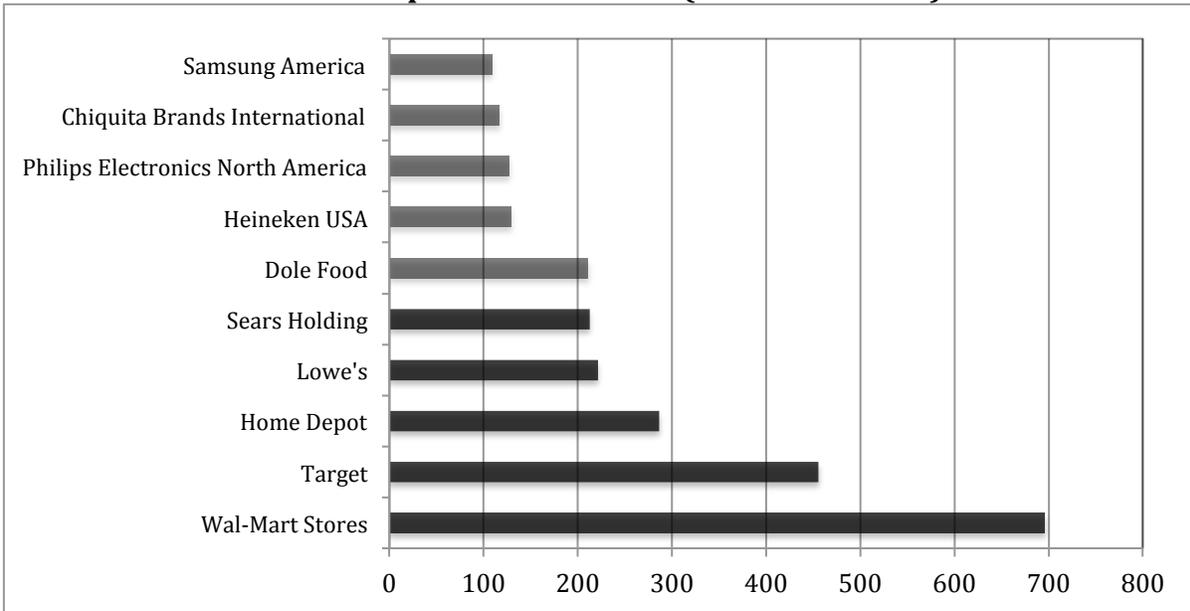
.....

Having POS data as the driver of production puts power in the hands of retailers, especially the big ones, because they are at the end of the supply chain. (p.6)

.....

The size of the giant retailers adds to their power, and the bigger they are, the more power they are able to exert. They can offer take-it-or-leave-it deals to their vendors, who often have no option but to take it because of the volume involved, because of the dominance of a handful of retailers over whole industries. (p.7)

Figure 16. Trafic généré par les 10 plus grands importateurs intermodaux américains pour l'année 2010 (en millier d'EVP)



Note : Des dix plus grands importateurs américains de conteneurs, les cinq premiers sont des entreprises de la grande distribution assurant la vente au détail de biens de consommation. On notera la décroissance rapide du poids individuel des entreprises selon leur classement, répartition qui semble obéir à la loi de Pareto (BONACHICH et WILSON 2008). Ainsi, le total des flux générés par les 5 premières entreprises du palmarès des 100 plus grands importateurs intermodaux américains pour l'année 2010, soit 1,8 M d'EVP, équivalait à 55 % des flux générés par les 95 suivants, soit 3,4 M d'EVP. À titre de plus important acheteur de services intermodaux internationaux, ces quelques entreprises se trouvent en position force face au pourvoyeur de service, notamment maritime, portuaire, ferroviaire et routier. Bien que ces données soient américaines et que des données équivalentes ne soient pas disponibles pour le Canada, la similitude et la proximité de ces deux contextes nationaux permettent d'envisager que le poids des grands détaillants, avec quelques substitutions par des entreprises canadiennes, soit analogue dans les deux cas. D'ailleurs, comme le souligne le Bureau de la consommation du Canada (Consommation 2005) : « En 2003 déjà, 11 des 20 principaux détaillants au Canada (mesurés selon les ventes au détail) étaient américains. ».

Source des données: Journal of Commerce, The Journal of Commerce Top 100 Importers in 2010 : U.S. Foreign Trade via Ocean Container Transport, URL. : [<http://www.joc.com/imports/journal-commerce-top-100-importers-2010>], consulté le 18 nov. 2011.

Le développement de ces chaînes d'approvisionnement complexes repose donc, certes, sur la standardisation et la mécanisation des moyens d'acheminement, comme d'ailleurs des médias de communication et de traitement d'information. Cependant, ces modifications économiques et technologiques, ainsi que l'ouverture politique des marchés et de la gestion des systèmes de transports, se sont développées d'abord et

avant tout pour et par le développement des entreprises réseau formées principalement de la grande distribution et des plus grandes entreprises manufacturières, aux capacités de commande, de mise en concurrence et de couverture mondiales, capacités dont elles tirent un puissant pouvoir d'influence sur les autres acteurs [Figure 16, p.152].

L'imposition de ce modèle par ces acteurs économiques dominants, incluant l'adoption d'équipements et de procédures standardisées à l'échelle mondiale, constitue le cœur du paradigme technico-économique qui oriente la gestion et l'investissement du capital dans les services et infrastructures de transport intermodal contrôlés par des firmes privées ou parapubliques et régies essentiellement par les mécanismes de marché depuis le vaste mouvement de dérèglementation et de privatisation des années 1980. C'est sur la base de ce standard implanté à l'échelle mondiale que s'est opéré un redéploiement d'une part significative de l'industrie du transport maritime et ferroviaire qui a permis à la boîte de camion, sous la forme du conteneur, de franchir à moindre coût les continents et les océans. Ainsi, le développement du système intermodal a permis l'étalement géographique des facteurs de production, qui est résulté initialement du développement du système automobile régional et interrégional, mais qui, grâce à lui et à ses effets sur le fonctionnement des autres modes, a pu affranchir cet étalement de la contrainte géographique et sociopolitique de ces échelles fines que sont les régions et les États pour embrasser l'économie mondiale.

Or, bien que pour s'inscrire dans l'air ambiant du développement durable on vante avec complaisance la faible empreinte écologique qu'ont le transport ferroviaire et le transport maritime comparativement au transport routier, l'expansion des échanges de biens de consommation sur ces modes par la diffusion des standards intermodaux ne s'est pas faite, pour l'essentiel, par le transfert des flux routiers. Comme nous l'avons

décrit, il témoigne d'une expansion considérable de la masse et de l'espace parcouru par les biens acheminés et consommés. Cette expansion, attisée par l'émergence des entreprises nouvelles de la grande distribution et permise par le développement ou le redéveloppement du transport maritime et ferroviaire autour de corridors d'acheminement et d'itinéraires longs qu'exige la conquête du marché global, a entraîné à son tour une explosion de la demande de transport routier aux échelles régionale et locale, puisqu'en dernière analyse l'origine et surtout la destination des biens acheminés dépend de la capacité de desservir un territoire éclaté que seul rejoint le mode routier et son support infrastructurel public.

3.3.2) Le développement privatif des réseaux de plateformes intermodales et son impact sur l'aménagement territorial

La normalisation de ce système induit une modulation graduelle et stratégique de son accessibilité donnant lieu à la fixation des fonctions d'échange entre les modes sur un nombre très réduit de plateformes à partir desquelles peuvent être regroupés ou éclatés les flux; en d'autres termes, une consolidation des points géographiques effectivement rejoints et interreliés par des services intermodaux. De fait, l'intermodalité n'existe pas par les modes individuels, mais seulement dans leurs points de contact. Or paradoxalement, en permettant l'expansion du commerce mondialisé et des itinéraires qu'il trace, la normalisation des pratiques logistiques intermodales a entraîné une réduction radicale de la connectivité régionale de ses composantes ferroviaire et maritime. Ainsi, la bonne performance du système intermodal telle que définie dans le cadre technoéconomique contemporain semble être associée à la réduction de la

capillarité du réseau des plateformes intermodales du point de vue régional et local, du moins en Amérique et plus spécifiquement dans l'est du Canada.

Enfin, cette rationalisation des plateformes intermodales implique des choix tactiques des acteurs de la chaîne logistique intermodale quant au positionnement, aux fonctionnalités et à l'aménagement des actifs-clés que constituent les plateformes, choix que manifestent les récentes mises en service et planification de « pôles logistiques intégrés » dans le cadre canadien et nord-américain, et plus spécifiquement dans la région métropolitaine de Montréal. Or ces choix peuvent être envisagés comme étant liés aux orientations d'un nombre limité d'entreprises réseau qui sont souvent, et de loin, les premiers clients des pourvoyeurs de services intermodaux et assument, du fait de leur nombre limité et de leur poids économique, une position d'oligopsonne²⁹ relatif. Aussi, vu le pouvoir d'influence de ces principaux clients logistiques, la similitude de leurs modes d'opération, de leurs destinations et de leurs stratégies de développement, on peut supposer que, malgré l'éclatement des décisions prises par chaque acteur, de manière individuelle, ces choix tactiques s'opèrent dans un contexte stratégique défini et imposé selon les mécanismes de marché plus ou moins concurrentiel, comme seul mécanisme de régulation, par ces grands clients logistiques. Clients, comme l'adage le soutient, qui ont toujours raison.

²⁹ Oligopsonne : Voir définition à la note de bas de page N° 2, p.32

Ainsi, les stratégies d'implantation, de développement et d'aménagement des plateformes intermodales, en particulier quant à la mise en place de pôles logistiques intégrés, est instrumentalisée afin, d'abord et avant tout, de fidéliser et de répondre aux besoins des entreprises réseau, et en particulier celles de la grande distribution, qui ont concentré leurs magasins à la marge des agglomérations urbaines et dont le réseau d'approvisionnement dépend de plus en plus d'un accès privilégié aux sites de production asiatiques. On pourrait envisager aussi que cette stratégie qui vise à consolider sur de nouveaux sites les clients et les pourvoyeurs de services intermodaux se fait en négligeant :

- (1) d'autres usagers potentiels du transport intermodal, notamment les petites et moyennes entreprises de commerce de détail et les entreprises manufacturières qui, à Montréal, ont tendance à se concentrer dans la partie centrale de l'agglomération, et plus généralement;
- (2) l'aménagement de l'espace métropolitain comme point d'accès et de desserte du « circuit » multimodal en vue de réduire leur dépendance au seul transport routier à l'échelle régionale et locale.

Cette situation, dans le contexte de dérèglementation qu'a connu le secteur des transports en Amérique du Nord, au Canada et au Québec, combinée à une accoutumance des acteurs publics et privés à la norme du soutien étatique au système routier (devenue seul vecteur d'accessibilité « universel »), conduirait à une logique de réaménagement d'une partie importante du patrimoine logistique, constitué des terminaux ferroviaires et portuaires, logique offrant aux entreprises réseau un accès préférentiel aux fonctions intermodales du système d'acheminement. Ainsi, ces entreprises qui dominent les chaînes d'approvisionnement contemporaines et qui tirent leur profit de la distribution

de biens dans de grandes surfaces à la marge des ensembles métropolitains, en contrôlant des blocs-clés de la demande de services intermodaux conditionneraient la mise en place du système sociotechnique d'acheminement intermodal susceptible de mieux servir ces espaces et cette fonction en faisant peser sur lui leurs exigences particulières. Ceci laisse au seul réseau routier public la responsabilité d'assurer la cohérence entre ces infrastructures intermodales instrumentalisées par ces « chaînes d'intérêts » particuliers et le patrimoine immobilier existant dans lequel se concentre l'activité manufacturière et commerciale indépendante des grandes chaînes de distribution.

Bien entendu, cet énoncé est caricatural puisque, malgré tout leur poids, les entreprises de la grande distribution ne sont pas les seuls usagers du transport intermodal ni les seuls acteurs économiques susceptibles d'influencer les gestionnaires d'infrastructures intermodales dans leurs décisions d'aménagement. De même, il y a fort à parier que la chaîne d'influence ici supposée ne soit pas aussi unidirectionnelle, ni même aussi manifeste. Cependant, il nous semble, malgré ces limites, qu'une hypothèse reprenant ces constats et envisagée à titre euristique constitue un outil utile pour aborder l'impact stratégique des forces technoéconomiques agissant sur l'aménagement contemporain du rapport entre l'espace urbain et le système d'acheminement intermodal; hypothèse qui s'affranchit des limitations imposées par le mythe déterministe du programme technique autonome pour révéler les problèmes qui en découlent et les solutions qui peuvent y remédier, notamment par les mécanismes d'encadrement sociopolitique. Il apparaît ainsi possible que la pression exercée par des acteurs dominant le mode de production logistique intermodal, et en particulier la focalisation des entreprises réseau dites de « la grande distribution » sur l'approvisionnement des marchés de consommation par la saturation des périphéries

urbaines en points de vente de « grandes surfaces », entraîne la modification de la structure du réseau d'acheminement ferroviaire et maritime qui, d'une forme traditionnelle fondée sur la desserte métropolitaine et les échanges inter-métropolitains, les transforme en réseaux « rurbains » limitant leur capacité à participer à la desserte urbaine et aux échanges interurbains au profit des circuits internationaux des entreprises réseau.

Le développement privatif des réseaux de plateformes intermodales, notamment dans la région urbaine de Montréal, tout en étant présenté de manière instrumentale comme une évolution naturelle des moyens d'acheminement métropolitain participant du développement durable, traduirait ainsi, dans les faits, la constitution d'une structure logistique qui monopolise les bénéfices des outils intermodaux pour la distribution de biens importés dans les périphéries urbaines par les acteurs commerciaux dominants. En intégrant au développement de ce système les comportements spatiaux découlant des stratégies de saturation du marché et de réduction systématique des coûts (notamment fonciers) déployés par ces acteurs commerciaux dominants, et en limitant la participation dans les programmes de conception du système intermodal et l'apport de solutions aux problèmes découlant de la dépendance automobile des régions urbaines et des échanges interurbains, ce développement constituerait, à sa face même une problématique urbaine essentielle et un champ d'action sociopolitique.

3.3) Stratégie territoriale des entreprises réseau à travers les réseaux intermodaux et la dynamique foncière de la grande distribution

À propos de l'influence qu'exercent sur la grande distribution ces fournisseurs, dans un rapport de recherche réalisé pour le Bureau de la concurrence par Tan (TAN 2001) dont l'analyse fut reprise dans le *Rapport sur les tendances en consommation* publié en 2005, le Bureau de la consommation du Ministère de l'Industrie du Canada soulignait que « [...] les gros détaillants ont d'autres façons d'influer sur leurs relations avec les fournisseurs » (CONSOMMATION 2005) en traduisant les conclusion de G. TAN (2001):

Dans bien des industries, les détaillants sont devenus plus gros (par ex., chaînes de magasins, grandes surfaces). (...) Les détaillants se sont aussi mis à créer des marques maison pour ne pas dépendre complètement de l'approvisionnement de fabricants en amont. Ces changements les aident sans doute à accroître leur pouvoir de négociation par rapport aux fournisseurs. De plus, les détaillants qui ont un pouvoir de négociation imposeront probablement des restrictions verticales aux fabricants, comme des frais de représentation, des frais de listage, des paiements forfaitaires, une exclusivité d'approvisionnement, le refus de stocker (ou le retrait du listage), des niveaux d'approvisionnement minimaux et des obligations de publicité minimales. La question est de savoir si ces restrictions accroissent l'efficacité ou sont anticoncurrentielles. [TAN 2001, p.14 dans Consommation 2005]

Le rapport du Bureau de la consommation conclut que « (...) le pouvoir d'achat des gros détaillants peut faire baisser les prix, mais il peut aussi influencer sur le choix des produits qui aboutiront dans les rayons et, donc, avoir des incidences à long terme sur le choix des consommateurs. »

S'il est bien démontré que dans l'ensemble de la chaîne de production-consommation, les entreprises de la grande distribution ont pris, par leur pouvoir d'achat et leur contrôle des éléments clés de la chaîne d'approvisionnement (notamment celle de l'information), l'ascendant sur les producteurs (LEVINSON 2006; BONACHICH et WILSON 2008), voire sur le consommateur (TAN 2001), on peut de même envisager que cet ascendant s'exerce aussi sur les pourvoyeurs d'infrastructure de transport intermodal (autorités portuaires, compagnies de chemin de fer) dont ils sont, en définitive, les premiers clients, et sur le rôle que ces infrastructures jouent ou peuvent jouer dans le développement régional.

L'importance du lieu dont on a, à tort, proclamé l'effacement dans l'espace virtuel des communications s'est en fait affirmé à travers l'émergence de nouveaux points de convergence et d'agglomération – les « centres de distribution » – littéralement au centre des stratégies des entreprises réseau et, au premier chef, de celles de la grande distribution; « *plate-forme qui leur permette d'obtenir un avantage compétitif* » par le jeu de la concentration et de la coordination des flux matériels. Ces centres sont à plusieurs égards analogues à des « places centrales », au cœur de la canonique théorie de la structure urbaine de Walter CHRISTALLER. L'organisation spatiale de ces centres, leur rapport au territoire, les relations de ces centres entre eux et leurs rapports avec les points de production et de vente définissent la géographie intime de chaque entreprise réseau, la structure logistique par laquelle elle discrimine, dans l'éventail disponible,

lesquels des réseaux techniques seront mobilisés par le flot de leurs acheminements, donc par leurs réseaux propres (HESSE 2004; HESSE 2008; HESSE 2010).

L'émergence de ces centres, et en particulier de centres de distribution nationaux ou continentaux (à distinguer des centres régionaux) qui traitent l'essentiel des flux internationaux d'une entreprise, est analogue à la mise en place de hub qui a dramatiquement modifié la manière dont sont gérées les entreprises de transport aérien. Plutôt que de démultiplier les liaisons directes d'origine et de destination entre les sites de production des biens et leurs lieux de vente ou les points de distribution régionaux, l'utilisation d'un hub, en l'occurrence d'un centre de distribution national, permet de concentrer tous les flux vers un nombre très limité de points à partir ou vers lesquels ceux-ci peuvent être massifiés, regroupés, et donc offrir des économies d'échelle permettant soit de diminuer le coût du transport sur un même itinéraire, soit d'accroître la distance parcourue sans pour autant augmenter la part économique du facteur de production « transport ». Cette massification des flux permise par l'émergence d'entreprises focalisées sur l'efficacité de la distribution, bien qu'apparue au sein d'une entreprise précurseur comme Wal-Mart à compter du début des années 1980, s'est répandue à l'échelle de l'industrie à partir du milieu des années 1990, alors qu'une longue décennie de croissance continue et de délocalisation des facteurs de production manufacturière vers des pays à faible coût de main-d'œuvre, loin des débouchés commerciaux des pays consommateurs, a induit une forte croissance de la demande en transport. Rappelons que ceci se produit alors même que les innovations technologiques et organisationnelles liées au transport intermodal conduisent à une réduction radicale des coûts de transport sur longue distance.

C'est dans ces conditions que le réseau de centres de distribution devient un maillon incontournable, un outil d'organisation et de concentration des flux; point de stabilité réunissant de longues chaînes d'approvisionnement en mutation constante sur lesquelles s'appuient les entreprises réseau. L'importance du réseau formé par ces centres de distribution au sein d'une entreprise de la grande distribution peut être mesurée en faisant le rapport entre la surface des points de vente et la surface des installations de distribution. À cet égard, on constate que des chefs de file nord-américains tels que *Wal-Mart* ou *Target* ont au cours des années augmenté la surface de leurs installations de distribution par rapport à leurs installations de vente (ce ratio est aujourd'hui d'environ 1 pour 4 dans le cas de *Target* et de 1 pour 6 dans le cas de *Wal-Mart* (WULFRAAT 2014)). Ceci découle à la fois de l'élimination de la fonction de stockage en magasin et de l'accroissement de la fonction de distribution au sein de ces entreprises ce qui, outre la mise en place de nouvelle forme d'approvisionnement, traduit une stratégie immobilière de ces entreprises pour lesquelles l'acquisition de points de vente constitue une dépense considérable, dépense qu'elles cherchent évidemment à réduire. L'élimination des surfaces de stockage au sein de ces points de vente déleste toutes les surfaces liées à la gestion des stocks vers les centres de distribution qui, eux, n'ont pas à être localisés dans des zones où la densité de population et d'activités, attrayante du point de vue de la vente, commande des prix du foncier plus élevés.

La mise en place des centres de distribution nationaux ou continentaux vise à profiter de sites depuis lesquels les entreprises peuvent à la fois concentrer leurs activités de réception et d'expédition dans un seul lieu, ou dans un nombre limité de lieux, pour ainsi assurer à moindres frais l'approvisionnement constant et précis de leurs centres de distribution régionaux, voire de leurs points de vente, répartis sur de vastes

espaces géographiques; elle vise aussi à tirer le meilleur parti des économies d'échelle du transport intermodal pour réaliser leur stratégie concurrentielle visant la saturation des marchés nationaux, voire continentaux, par leur pouvoir de distribution et de commande (BONACHICH et WILSON 2008). La constitution de ces nouvelles places centrales ne se fait donc pas dans un espace neutre, puisqu'en plus des liens intimes qu'elles tissent avec les infrastructures intermodales qui facilitent les acheminements à l'échelle mondiale (HESSE 2010), elles sont aussi l'incarnation de stratégies foncières qui visent à contourner l'accroissement des valeurs associées aux zones urbaines établies, zones dont les périphéries constituent pourtant le premier marché de ces entreprises. On perçoit donc que la part de la « révolution logistique » structurée par les activités de distribution des entreprises de la grande distribution est articulée autour de deux facteurs de localisation :

- (1) l'établissement de centres de distribution dans des zones qui minimisent les débours liés à l'acquisition des vastes emprises foncières nécessaires et
- (2) vu la place prépondérante jouée par les gains de productivité pouvant être tirés du recours aux moyens d'acheminement intermodaux et routiers modernes, le positionnement de ces « places centrales » en articulation avec les grands corridors autoroutiers et les débouchés intermodaux que sont les terminaux portuaires ou ferroviaires (HESSE 2008; HESSE 2013).

Il faut ici souligner le caractère privé des réseaux sollicités par les entreprises de grande distribution, qui ne sont pas un réseau offrant des qualités d'accès universel (à l'image du réseau routier), mais bien des réseaux concurrents et préférentiels qui font appel à des réseaux d'entreprises se positionnant de manière différenciée sur les territoires par les réseaux physiques qu'ils mobilisent contre d'autres mobilisés par leurs

concurrents. Ceci sera d'autant plus important lorsque l'on considèrera le cas de Cornwall et de l'implantation des firmes américaines Wal-Mart et Target. Dans ces cas-ci, nous verrons que le positionnement à la tête de pont d'un important passage douanier avec les États-Unis répond à la volonté de ces entreprises de greffer leur centre de distribution canadien à leur réseau essentiellement américain, à la différence de Canadian Tire qui, lui, a un réseau canadien qui sollicite donc les infrastructures intermodales canadiennes.

Puisque les mêmes facteurs qui déterminent les choix d'une entreprise logistique et de ses fournisseurs sont aussi ceux qui déterminent les choix d'autres entreprises concurrentes sur un même marché, et puisque ces facteurs, la dotation combinée en terminaux intermodaux, en corridors autoroutiers majeurs et en offre foncière bon marché, ne sont pas répartis uniformément dans l'espace, il en résulte une tendance à l'agglomération autour de zones géographiques particulières. Le regroupement de fonctions stratégiques et l'effet quasi gravitationnel qu'elles exercent sur les fonctions connexes liées à la sous-traitance et à l'emploi sont autant de facteurs qui autrefois ont conduit à la création de villes industrielles *ex nihilo*, et qui, on peut le soupçonner, conduisent aujourd'hui à la structuration de nouveaux ensembles urbains postindustriels inscrits dans un mouvement plus large d'exurbanisation. Enfin, cette « exurbanisation logistique », puisqu'elle est liée à la mutation du mode d'accumulation du système économique, participe donc du processus de « destruction créatrice » (SCHUMPETER 1927; SCHUMPETER 1939) affectant l'espace rationnel du capitalisme (l'agglomération urbaine) par la dévaluation d'espaces existants et résultant de la migration des capitaux limités vers les pôles de croissance dominants et leur cohérence géographique propre (SCHUMPETER 1927; SCHUMPETER 1939; GILLILAND 2002).

3.4) Le rôle de l'externalisation des coûts, de positionnement géographique et des dynamiques foncières des entreprises réseau dans le passage du terminal au pôle logistique intégré

La littérature nous suggère que face aux forces de consolidation qui affectent la géographie mondiale du trafic des conteneurs, la croissance des flux internationaux et la concurrence entre les ports et les réseaux terrestres de transport, les autorités portuaires et les entreprises ferroviaires, dans un mouvement simultané de « réaction et d'anticipation », sont dans une phase de réaménagement « radical » (McCALLA 2004).³⁰ D'une part, la mouvance environnementaliste et l'intervention des groupes locaux sont devenues des forces formidables, qui jouent autant que l'accroissement de la demande ou l'évolution technologique dans la mise en œuvre du développement de l'activité maritime. Ceci contribue à freiner le mouvement de délocalisation et d'expansion des grandes plateformes de transport sur des sites vierges (WIEGMANSA et LOUWA 2010). En conséquence des difficultés constantes qu'ont les autorités portuaires à planifier leur croissance par le simple ajout quantitatif, on assiste à une revalorisation du patrimoine existant, qui peut à certains égards être envisagé comme une « ressource non renouvelable ». (CHARLIER et MALÉZIEUX 1994; WIEGMANSA et LOUWA 2010) On parle donc d'un réaménagement qui donne lieu à des efforts de consolidation qui modifient en profondeur la géographie locale du traitement des conteneurs maritimes, amenant à la constitution de réseaux régionaux et

³⁰ McCALLA note cela à l'égard des plateformes portuaires, mais ces constats sont applicables également aux réseaux ferroviaires qui font face aux mêmes pressions.

de terminaux satellites susceptibles de libérer la pression sur les ressources terminales rares (COMTOIS et SLACK 2003; McCALLA 2004; RODRIGUE 2003; RODRIGUE et NOTTEBOOM 2005). Cependant, ces avancées soulèvent aussi la question des réseaux d'intérêts qui sont les bénéficiaires de la mise en place de ces réseaux physiques.

Mais au-delà des facteurs internes et essentiellement techniques qui ne peuvent que partiellement expliquer cette reconfiguration radicale des réseaux d'acheminement intermodaux, il faut prendre en considération l'effet induit par la mise en place d'une logique de distribution propre aux entreprises réseau sur la réévaluation généralisée du rôle des terminaux suite à l'adjonction d'un nouvel outil d'urbanisation, le centre de distribution, outil qui réunit les facteurs de production et la demande des consommateurs sur un espace géographique toujours plus vaste et complexe. Si, comme l'ont démontré DEBRIE et GUERRERO (DEBRIE et GUERRERO 2008), la friction de l'espace, la bonne vieille distance, définit encore largement les aires de marché des places portuaires pour plusieurs catégories de produits, le marché du transport des biens manufacturés est plus que les autres marqué par une concurrence qui fait se chevaucher les aires de marché traditionnelles, les arrière-pays. Dans ce nouveau monde concurrentiel, la fonction de rupture de charge n'est plus aussi déterminante et la dotation en patrimoine technique qui l'assure perd de son importance. Ceci conditionne un certain détachement d'une vision cartographique accordant trop de poids à la métrique « distance » dans la définition des territoires d'acheminement, mais aussi une vision qui donne la même valeur à tous les éléments techniquement analogues. De fait, le choix des réseaux techniques et des terminaux mobilisés par les stratégies de chacune des entreprises réseau est au cœur du jeu concurrentiel qui les oppose. Étant donné que ces usagers sont en somme ceux qui définissent la valeur d'usage de ces infrastructures en reportant sur elles leur lutte commerciale, ces firmes induisent la spécification du rôle

des réseaux techniques et terminaux qui, à l'exception du réseau routier, sont tributaires du financement privé qu'elles apportent. RODRIGUE et NOTTEBOOM (2009) en rappelant le travail de ROBINSON (2006; 2002) soulignent que : »

« [...] terminals are in essence *through* locations or elements in logistics pathways from sellers to buyers. It implies that terminals deliver value to its users (shipping lines, logistics service providers and shippers) not as individual locations but as elements in larger systems of circulation. The value creation process of a terminal is thus linked to the specific attributes of the supply chains that run through the terminal and the logistics network configuration in which the terminal plays a role. » (RODRIGUE et NOTTEBOOM 2009, p.3).

Ces auteurs suggèrent que les terminaux, de manière analogue aux centres de distribution, mais avec une dimension collective (à ne pas confondre avec leur statut privatif ou public), loin d'être des espaces neutres dans la mise en place des chaînes logistiques qui les traversent, sont par essence, appelés à devenir des espaces de création de valeur devant s'inscrire dynamiquement dans les circuits propres des entreprises réseau sous peine d'être écartés. En effet, la notion de création de valeur se rapporte ici à celle de client : l'on crée de la valeur pour le client. Ces clients, les entreprises réseau, dont la rentabilité repose sur l'exploitation de réseaux de distribution exclusifs et une externalisation maximale des coûts, profitent de l'expansion horizontale mondiale des échanges entre producteurs et consommateurs.

La multiplication des itinéraires possibles et, par conséquent, l'exacerbation de la concurrence entre entreprises de services de transport et de développement immobilier sont intimement liées à la concurrence qui oppose les chaînes logistiques d'entreprises

réseau, transformant de ce fait la notion même de terminal. Vidé en partie de sa valeur universelle, il n'est plus un passage obligé, mais une zone géographique qui, en plus d'être dotée d'attributs techniques, coalesce certaines chaînes logistiques au détriment d'autres (RODRIGUE, DEBRIE et al. 2010). De sorte que, dans la spatialisation du concept de « logistique intégrée » évoquée plus tôt [voir 3.2], la notion d'intégration ne réfère pas au rôle global théorique pouvant être joué par les terminaux, mais bien à une position concurrentielle exclusive définie par l'utilisateur : c'est en définitive l'entreprise réseau que l'infrastructure « terminal » intègre en s'associant au centre de distribution de ses principaux clients pour former un espace de colocalisation, ou « pôle logistique intégré ». Il apparaît donc important pour comprendre la forme d'urbanisation liée aux fonctions logistiques, en particulier celles qui s'articulent autour des débouchés intermodaux, de bien identifier les entreprises réseau particulières qui s'associent à un pôle et celles qui s'associent à d'autres pôles concurrents, et de manière plus générale de comprendre la logique d'urbanisation portée par ces entreprises et la dynamique spéculative qu'implique cette mise en concurrence.

Comme nous venons de le souligner, le concept de pôle logistique intégré se distingue de celui du terminal traditionnel (notamment portuaire) en ce qu'il se détache, pour l'acheminement des biens manufacturés, du rôle de desserte universelle d'un écoumène géographique particulier défini par la distance, écoumène constituant son hinterland, pour plutôt se spécialiser dans l'offre de services de transport, de gestion et de valorisation de stock au sein des réseaux de ces usagers et de leurs cohérences géographiques particulières. Cependant, cette transformation est aussi une conséquence des pressions résultant de l'explosion des flux transocéaniques dont la massification est une condition *sine qua non* de la réduction des coûts de transport. Les terminaux portuaires, qui sont au cœur de cette dynamique mondiale, souvent contraints dans un

environnement urbanisé et limités dans leur expansion à la fois par la rareté des espaces adéquats et par la montée des sensibilités environnementales, sont rapidement apparus comme des points de friction pouvant à terme influencer négativement sur les coûts financiers et temporels des échanges (VAN KLINK 1998; SLACK 1999; McCALLA 2004). Aussi, profitant des exigences spatiales relativement moindres liées au développement de terminaux intermodaux rail/route (SLACK 1999) et des capacités disponibles sur les réseaux ferroviaires, les autorités portuaires, les entreprises maritimes de même que les importateurs ont cherché à disposer de terminaux satellites à distance des ports d'entrée, contribuant ainsi à la régionalisation portuaire ou terminalisation des chaînes logistiques associées au concept de « corridor de commerce » (VAN KLINK 1998; SLACK 1999; RODRIGUE et NOTTEBOOM 2005; OLIVIER et SLACK 2006; DEBRIE et COMTOIS 2010; RODRIGUE 2011).

Bien que des installations issues d'initiatives purement privées, en particulier celles de grandes entreprises de transport routier offrant, au-delà du camionnage, des services d'entreposage et de gestion de stock, puissent être assimilées à des terminaux satellites « informels » du fait de l'importance des liens qui les unissent avec l'activité issue du trafic maritime (SLACK 1999), la mise en place de terminaux satellites en dehors des périmètres de forte densité des agglomérations, mais à proximité des terminaux portuaires urbains, c'est-à-dire en deçà d'un rayon à l'intérieur duquel le camionnage est généralement privilégié, tire la plupart du temps leur impulsion d'initiatives réunissant les acteurs publics et privés. L'implication d'acteurs publics vise en particulier des objectifs :

- (1) d'amélioration des pratiques environnementales en reportant une plus grande part du trafic généré par le port sur d'autres modes que le transport routier (liaisons fluviales et ferroviaires) et
- (2) de développement économique, structuré comme nous l'avons dit autour du concept de corridor de commerce.

C'est en particulier l'enjeu de la congestion et de ses conséquences tant environnementales qu'économiques qui est au cœur du développement de tels satellites dits de proximité (SLACK 1999; ROSO, WOXENIUS et al. 2008), et ce d'autant plus que cet enjeu transversal affecte la performance des corridors et leur impact environnemental au sens large.

Certes, on conçoit aisément que la congestion, particulièrement celle de la circulation routière, puisse mener autant les acteurs publics que les intérêts privés à envisager des solutions qui reportent une partie de la pression qui pèse sur le terminal maritime et son environnement vers d'autres espaces moins affectés et plus faciles à aménager. Mais la congestion posant problème pour les terminaux maritimes peut aussi être liée à la nécessité de leur intégration, à titre de pôle logistique, au circuit des entreprises réseau. De fait, la gestion de la demande effectuée par ces entreprises ont entraîné un accroissement du volume des marchandises en transit devant être entreposées temporairement dans les terminaux pour être réexpédiées vers les centres de distribution à un moment opportun, c'est-à-dire *juste à temps* pour minimiser les frais de stockage du destinataire. Ce rôle de zone tampon joué par les terminaux peut apparaître paradoxal à l'heure de la compression des stocks, mais comme le souligne RODRIGUE et NOTTEBOOM (2009), ce paradoxe n'est qu'une illusion quand on conçoit que dans les faits les entreprises réseau qui ont intégré dans leur *modus operandi* le recours systématique à la conteneurisation tirent parti des attributs d'entrepôt mobile du

conteneur, et partant, de la possibilité d'effectuer une partie du stockage qui assure la flexibilité de leur chaîne d'approvisionnement, au point de convergence de leurs flux internationaux, au terminal donc, là où de plus on leur a traditionnellement offert quelques jours d'entreposage gratuit sur des terrains qu'ils n'ont pas à acquérir ni à gérer. Or cette fonction de dépôt que joue le terminal devient avec le temps un facteur de concurrence, et ce au moment même où la croissance du trafic incite plus d'un opérateur de terminal à limiter le temps de transit des conteneurs sur leur installation encombrée. Ainsi la mise en place de satellites peut aussi répondre au renforcement du rôle de dépôt temporaire des terminaux intermodaux (RODRIGUE, DEBRIE et al. 2010), rôle, rappelons-le, dérivé de l'interprétation faite par les entreprises réseau de l'objet technique « conteneur » – l'entrepôt mobile des stocks en mouvement – et des possibilités d'externalisation de coûts que cette interprétation leur permet dans la pratique.

L'une des incarnations de ce concept de satellite est l'*Alameda Corridor*; ce corridor ferroviaire direct et non obstrué sur une longueur de 20 milles au cœur de l'agglomération de Los Angeles (CA), qui relie les terminaux principaux des compagnies ferroviaires UP et BNSF et les ports de la baie de San Pedro (Los Angeles et Long Beach). Cependant, la création de ce corridor, l'un des projets d'infrastructure les plus coûteux de l'histoire moderne des États-Unis, projet largement financé par l'État, constitue un pari risqué puisqu'une bonne partie des conteneurs arrivant dans les ports du sud de la Californie sont acheminés vers des satellites informels où s'effectuent des opérations d'ajout de valeur ou de « reconditionnement », satellites disséminés dans l'agglomération de Los Angeles, l'une des plus étalées du monde. Ainsi, le corridor

n'opère-t-il qu'au tiers de sa capacité en acheminant 30 % du trafic généré par les ports de la baie de San Pedro (RODRIGUE 2009).³¹

D'autre part, au-delà de l'échelle intramétropolitaine, des ports de la côte est américaine, comme Hampton Roads (Virginie) Charleston (Caroline du Sud) et New York/New Jersey (NY/NJ) ont mis en place des terminaux satellites, et même, dans le cas de NY/NJ, des réseaux de distribution intérieurs constitués de plusieurs terminaux satellites dans l'arrière-pays rapproché, reliés par le rail ou la voie d'eau (RODRIGUE 2003) [Figure 17, p.173]. La distance parcourue par les navettes ferroviaires et maritimes est dans tous les cas inscrite dans un rayon ne dépassant pas les 500 km. Ces initiatives consacrent le passage d'une conception de la fonction portuaire strictement focalisée sur les terminaux maritimes vers une conception en réseaux, où le nœud maritime fait partie d'un système intermodal de distribution régionale des flux internationaux. Ceci vise à assurer la croissance des activités logistiques maritimes à l'échelle de l'agglomération portuaire et de son arrière-pays proche en réduisant leur dépendance au réseau routier saturé et en ouvrant de nouveaux débouchés fonciers susceptibles d'accueillir des installations de distribution et de

³¹ Ces résultats mitigés ont aussi pour cause : 1) la lenteur des transferts interferroviaires dans les terminaux satellites qui avantagent encore l'usage de navettes routières et 2) l'absence de consolidation des activités de services logistiques autour des satellites découlant de l'inertie de l'environnement urbain qui ne pourra être modifié qu'à long terme. L'aménagement de l'*Alameda Corridor* nous rappelle aussi le surdimensionnement lié à l'introduction d'un système de transport innovant, initiative qui n'a pu être mise en place que par l'implication directe des gouvernements locaux et le financement du gouvernement fédéral américain.

conditionnement des entreprises réseau et de les inscrire dans une logique de pôle logistique intégré.

Figure 17. Schéma descriptif du réseau de distribution multimodal de l'autorité portuaire de New York et du New Jersey



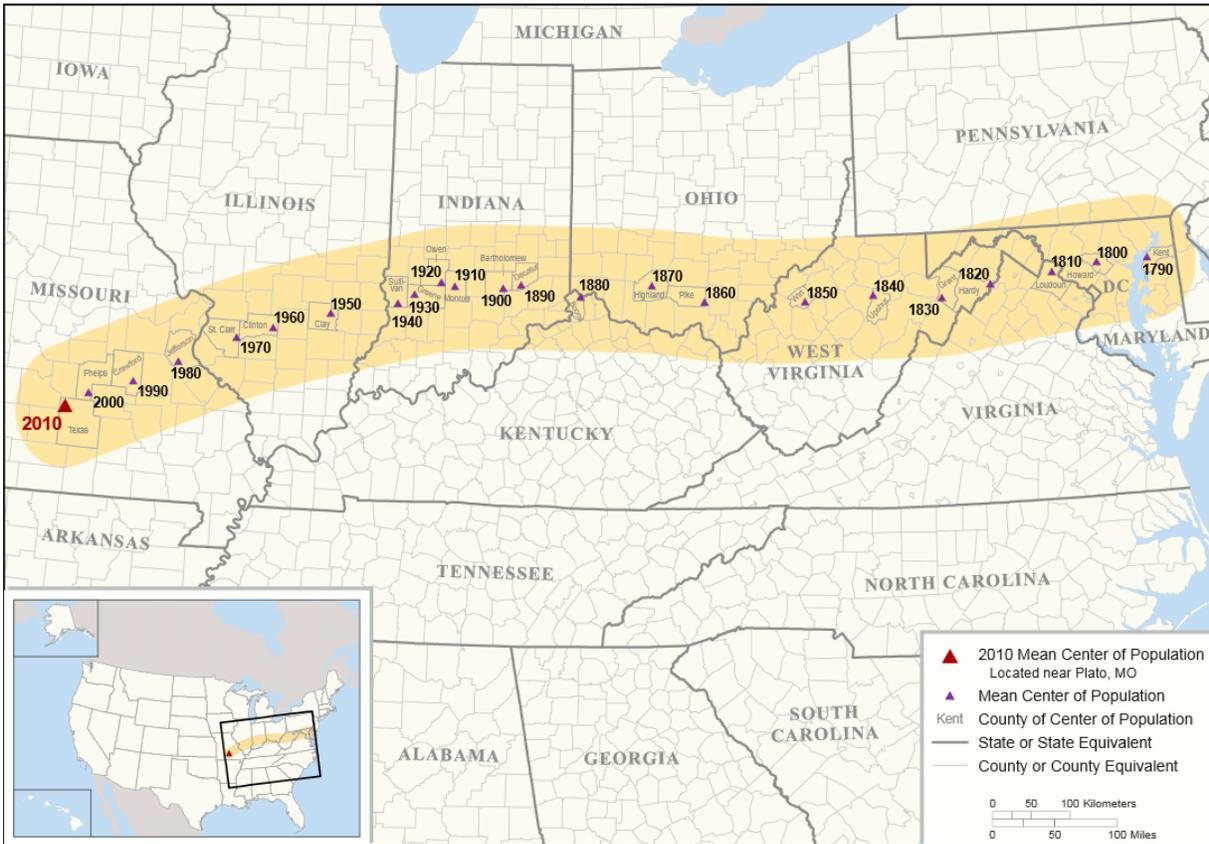
Source de la figure : Inspiré de : RODRIGUE , J-P. . 2003. «L'autorité portuaire de New York et New Jersey : Changements globaux, gains régionaux et problèmes locaux du développement portuaire.» Les Cahiers scientifiques du transport 44: 55-75.

Les problèmes de saturation routière et ceux d'ordre environnemental accompagnant le développement de l'intermodalité (liés à l'accroissement du commerce international et à l'étirement des chaînes d'approvisionnement qui recourent systématiquement, à l'origine ou à la destination, au mode d'acheminement routier sur des itinéraires plus ou moins longs) sont de plus en plus pesants, en particulier sur les infrastructures publiques des métropoles dont dépend l'essentiel des échanges de nature intrarégionale et interrégionale. D'où l'émergence de telles initiatives publiques et privées visant à réduire la pression exercée sur les réseaux régionaux par l'apport massif des flux internationaux. Le développement de réseaux intermodaux régionaux

accentue le rôle des terminaux et apporte des solutions concrètes à la congestion des terminaux maritimes souvent « bloqués » dans leur position urbaine et faisant face à l'accroissement de la demande, de la concurrence et de la complexité de la desserte multimodale (VAN KLINK 1998). Ces nœuds d'échanges, de plus en plus automatisés et synchronisés entre eux, visent une réduction maximale des coûts, en termes financiers et temporels, du passage dans un terminal, et donc des parcours intermodaux.

Certes, la mise en place de tels systèmes est un outil de positionnement concurrentiel des places portuaires qui se disputent de plus en plus les marges de leur aire de marché respective à l'heure où les gains de productivité ont été largement faits sur la façade maritime et au moment où la réduction des coûts de la chaîne d'acheminement passe par la maîtrise des frais de transport terrestre, sur lesquels la congestion, combinée au rehaussement des prix de l'énergie, exerce une pression haussière (RODRIGUE 2003; RODRIGUE et NOTTEBOOM 2009). Cependant, il faut aussi, face aux résultats mitigés de ces initiatives quant au détournement des flux routiers vers d'autres modes, dans le cas de l'Alameda Corridor, comme dans certaines initiatives new-yorkaises (notamment l'abandon de la navette fluviale vers Albany), constater le poids des objectifs de politique publique dans la mise en place de telles initiatives, objectifs qui, comme ces exemples le suggèrent, n'ont pas toujours rendez-vous avec ceux des partenaires privés.

Figure 18. Déplacement du centre de la population des États-Unis de 1790-2010



Source de la figure : U.S. Census Bureau (2014) US Mean Center of Population 1790-2010, URL : <http://www.census.gov/geo/www/2010census/centerpop2010/centerpop2010.html>

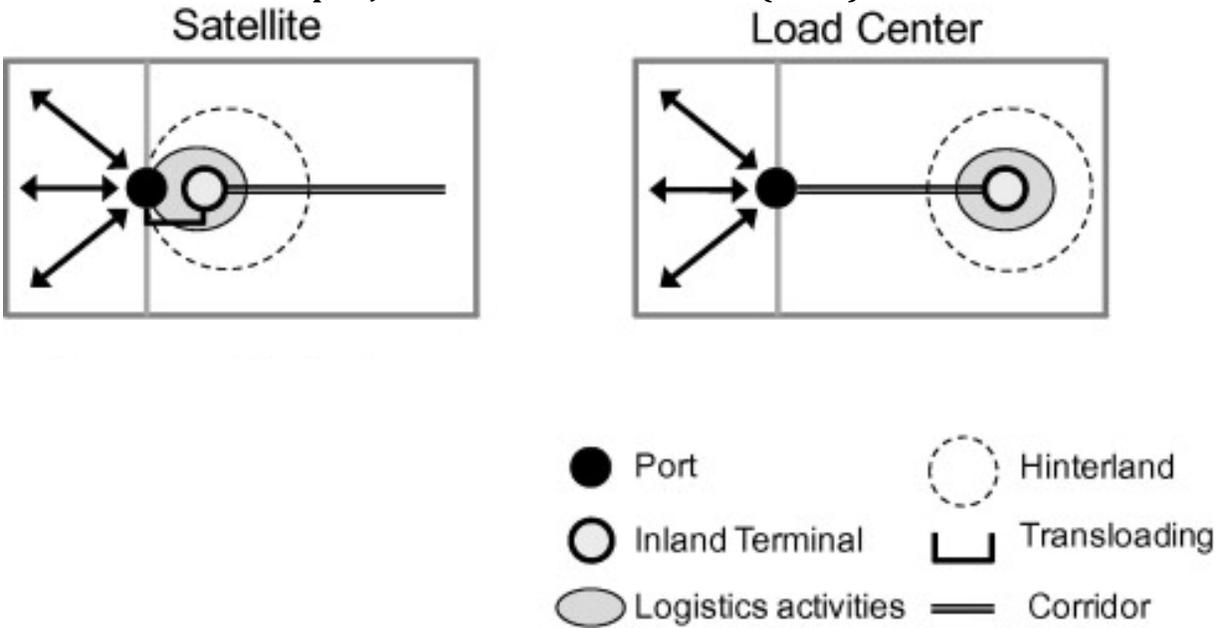
Enfin, l’ancrage portuaire de ces initiatives dénote aussi que cette stratégie de réorientation modale des flux régionaux se fait essentiellement dans l’optique d’une réorientation de la distribution des biens et matières faisant l’objet d’échanges internationaux. Derrière le caractère régional apparent de ces réseaux, on entrevoit que leur destination n’est pas tant de contribuer à la cohérence du système d’acheminement interrégional et intrarégional, cohérence à laquelle il ne participe en définitive qu’à la marge en réduisant le rythme de croissance de la part des flux internationaux dans la mise sous pression des réseaux routiers, mais bien de constituer de nouvelles

terminaisons de réseaux dont la logique est d'abord transnationale. Dans cette mesure, il apparaît pertinent de concevoir le développement de ces nouvelles liaisons non pas comme un phénomène isolé, mais comme des ajustements de la structure intermodale mondiale au contexte local et régional, voire comme un contournement par la structure intermodale mondiale du contexte local et régional profitant de patrimoines logistiques sous-utilisés, qu'ils soient ferroviaires ou fluviomaritimes, et des subsides publics qui, en valorisant ces modes, visent à corriger les effets pervers d'autres politiques qui ont concouru à l'explosion de la demande en transport routier.

En Amérique du Nord, le développement de tels pôles logistiques intégrés s'est aussi fait à grande distance des terminaux portuaires. Qualifiés par RODRIGUE, DEBRIE et al. (2010) de *Load Centers*, par analogie avec le terme « centre de charge » emprunté au génie électrique (terme qui désigne dans ce domaine le panneau de raccordement à partir duquel est redistribué à l'intérieur d'une installation, en basse tension, le courant électrique provenant à haute et moyenne tension du réseau de distribution), ils sont des points de rassemblement à partir desquels sont redistribués à l'intérieur d'un marché national, voire continental, les flux massifs de biens provenant du réseau d'échange mondial. Ainsi, conceptuellement, ce type de pôle logistique n'est pas, comme le sont les pôles logistiques satellites, déterminé en rapport à un point d'accès maritime, bien que l'accès au débouché maritime par des corridors intermodaux et des liaisons dédiées soit une condition essentielle de plusieurs systèmes logistiques recourant au standard intermodal pour les échanges internationaux, mais bien davantage par rapport au centre démographique d'un marché, qui correspond à un point optimal depuis lequel on peut rejoindre la plus grande part du marché avec le minimum de distance à parcourir. On comprend que de tels centres de charge sont plus encore dominés par la fonction de

distribution et par conséquent par la co-localisation des centres de distribution nationaux : les places centrales des entreprises réseau.

Figure 19. Typologie des Pôles logistiques intégrés nord-américains proposés par Jean-Paul RODRIGUE et al. (2010).



Source de la figure: RODRIGUE, J-P. , J. DEBRIE, A. FREMONT, et E GOUVERNAL. 2010. «Functions and actors of inland ports: European and North American dynamics.» Journal of Transport Geography 18: 519-29.

Le fait qu'une grande partie du bassin de consommateurs américains soit concentrée à l'est de l'axe formé par le fleuve Mississippi, alors que les pays producteurs des biens de consommation massivement importés se concentrent autour du bassin de l'océan Pacifique et sont acheminés par les ports de la côte ouest, a largement contribué à l'émergence de tels centres de charge dans le Midwest, bassin géographique par ailleurs durement touché par la désindustrialisation du continent [Figure 18, p.175]. Notons que le Canada présente des attributs géographiques similaires en ce que près des

deux tiers de la population nationale sont concentrés au sud des deux provinces centrales de l'Ontario et du Québec. Cette caractéristique rend, dans le cas canadien, le recours aux longs convois par chemin de fer compétitif, sinon inévitable, comme l'ont constaté ROSO, WOXENIUS et al. pour le cas américain (ROSO, WOXENIUS et al. 2008). Ceci a favorisé l'implantation de nouveaux terminaux intermodaux aux extrémités des réseaux ferroviaires de l'Ouest américain, dans le bassin du grand fleuve du Midwest de même que dans les provinces de l'Ontario et du Québec.

Aussi, plusieurs de ces centres de charge sont établis autour de points de transfert entre différents réseaux ferroviaires, au cœur du continent, comme en témoignent les pôles logistiques intégrés du comté de *Will* en périphérie sud-ouest de Chicago [Figure 20 et 21, pp.179-180]. Établi par les promoteurs immobiliers *CenterPoint* (propriété notamment du gestionnaire de fonds de pension des employés de l'État californien) et en collaboration avec les géants ferroviaires *Burlington Northern and Santa Fe* (BNSF) et *Union Pacific* (UP) sur un vaste complexe militaro-industriel (les arsenaux de Joliet, ancienne manufacture et dépôt de munitions de l'armée américaine partiellement déclassé au cours des années 1970 et 1980), cette plateforme logistique combine deux terminaux intermodaux ferroviaires de grandes dimensions recevant les flux de conteneurs en provenance de différents ports de la côte du Pacifique. Avec des centres de distribution à vocation nationale des grands distributeurs/vendeurs, notamment de *Wal-Mart* et de *Home Depot*, de groupes manufacturiers ou de « fournisseurs de services logistiques à des tiers » (*Third-party logistics providers* – Abréviation : 3 PL) et des dépôts de conteneurs de plusieurs lignes

maritimes importantes, cette vaste zone s'est rapidement transformée en l'un des plus importants points de traitement des flux commerciaux conteneurisés en sol américain.³²

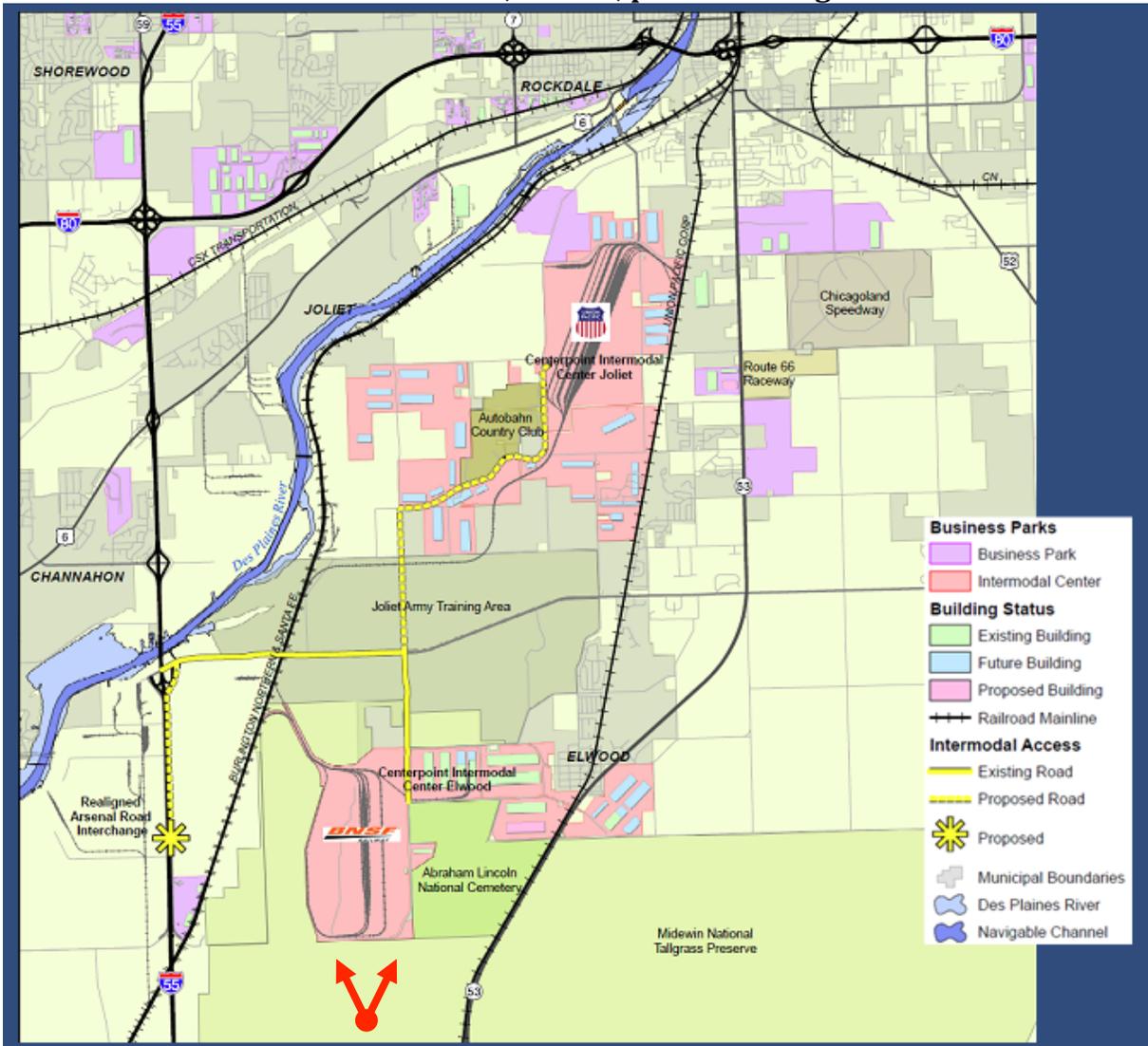
Figure 20. Vue aérienne du terminal intermodal de BNSF et des centres de distribution adjacents, composantes initiales des pôles logistiques intégrés du comté de Will, Illinois, près de Chicago



Source de la figure: CenterPoint Intermodal Center – Joliet/Elwood, URL: <http://centerpoint.com/parks/centerpoint-intermodal-center-jolietelwood/>

³² De fait, cette zone constituait, en 2008, le 4^e pôle en importance aux É.-U. pour le nombre de conteneurs traités. AECOM (2010). *Inland Port Impact Study: Executive Summary* W. C. C. f. E. Development. Will County, Illinois, Will County Centre for Economic Development: 13.

Figure 21. Carte de la zone de développement des pôles logistiques intégrés du comté de Will, Illinois, près de Chicago



Note : Les flèches rouges indiquent le point de vue de la figure précédente [Figure 20]

Source de la figure : AECOM (2010). Inland Port Impact Study: Executive Summary Will County, Illinois: Will County Center for Economic Development.

Les entreprises réseau étant de fait des entreprises dont l'essentiel de la rentabilité repose sur leur performance en tant que véhicule d'organisation logistique, elles sont soucieuses d'assurer la résilience et l'adaptabilité de leur chaîne d'approvisionnement et, par conséquent, d'être en mesure de faire face aux aléas qui

peuvent affecter leurs fournisseurs, notamment leurs fournisseurs de services de transport, qu'il s'agisse d'une grève/lockout des débardeurs de la côte ouest des É.-U. (ex. : en 2002), d'inondations ou d'avalanches coupant momentanément le corridor d'une compagnie ferroviaire, ou des modifications tarifaires imposées par des transporteurs maritimes. Le recours au concept de pôle logistique/centre de charge positionné de manière à bénéficier non seulement des services d'un fournisseur de transport préférentiel (souvent implanté dans un même ensemble), mais aussi d'autres fournisseurs de service dans une zone géographique regroupant plusieurs pôles logistiques et terminaux intermodaux, permet aux entreprises réseau d'élaborer rapidement des plans d'urgence qui préserve leurs modèles d'affaires. Ceci renforce la nature spécifique du centre de charge comme métastructure régionale qui ne constitue pas nécessairement le satellite d'un seul port en ce qu'il permet de faire jouer la concurrence entre les terminaux et les fournisseurs de services maritimes ou ferroviaires.

Ces nouveaux nœuds de transport, désignés en anglais sous les vocables de *Inland Freight Terminal*, *Inland Port* ou *Dry Port*, expressions qui évoquent le rapport au port et à la côte, semblent plus adéquatement décrits par le concept déjà mentionné de pôle logistique intégré, prenant la forme de satellites ou de centres de charge, concept qui fait ressortir le rôle prépondérant joué, dans leur matérialisation, par les dynamiques propres à la structuration spatiale du « pôle de croissance » logistique tiré par la demande que maîtrisent les entreprises réseau et qui, de ce fait, occupent la position de leadership du secteur. De plus, le concept de pôle logistique, en s'adjoignant le qualificatif « intégré », permet de préciser les rapports hiérarchiques qui s'établissent entre les fonctions qui se coalescent : par exemple les entreprises ferroviaires qui cherchent à

fidéliser le client (grand distributeur) en colocalisant ses installations avec le centre de distribution dudit client.

Mais au-delà des raisons strictement matérielles et techniques de ce déplacement se cachent des facteurs financiers et structurels qui motivent le développement des fonctions logistiques en dehors des périmètres urbains et qui sont au cœur des stratégies de couverture de marché déployées par les entreprises réseau. De fait, ces fonctions connexes essentiellement rattachées aux pratiques de distribution contemporaine de ces entreprises, pratiques de distribution qui sont ancrées dans de vastes édifices dont la typologie fonctionnelle est horizontale, bâtiments qui de plus sont conçus dans l'optique d'une desserte par camion et qui donc se doublent d'importantes aires de stationnement, de manœuvre et de chargement/déchargement, constituent des ensembles bâtis particulièrement consommateurs d'espace et de ressources publics sous forme de capacité routière. Ces deux caractéristiques, combinées à la stratégie de minimisation des coûts de la part des entreprises pour lesquelles ces centres de distribution sont mis en place, résultent dans la recherche des occasions foncières offrant les plus bas coûts aussi bien en termes de prix du pied carré qu'en termes de temps lié aux retards dus à la congestion des infrastructures affectant avec acuité l'espace urbanisé et lié à la distribution sur de larges aires de marché.

Les entreprises de transport, souvent moins flexibles que leurs clients en termes de structure et d'adaptabilité de réseau, sont appelées à s'associer aux fonctions de distribution des grandes entreprises importatrices dont les centres de distribution (en particulier les centres de traitement des marchandises importées) sont généralement localisés dans l'optique d'une desserte de plusieurs aires métropolitaines (et de plusieurs centres de distribution régionaux). La plupart du temps, cette desserte, plutôt

que de se concentrer sur le centre où se rassemble le plus important segment de la demande solvable, se concentre sur les couronnes « suburbaines » des métropoles où la forme du développement urbain, exigeant la possession d'une automobile par la clientèle, impose, sans que cela soit ressenti comme une charge, que celle-ci s'acquitte par elle-même de la distribution fine sur le territoire. Dans ce contexte de développement, les terminaux urbains traditionnels se trouvent contraints dans leur mise à niveau par leur position centrale, mais aussi, au sein de ce même environnement au cœur de l'agglomération, se trouvent en périphérie des espaces privilégiés par les entreprises réseau, leurs clients. Ainsi le développement de terminaux satellites fait-il place au développement de vastes ensembles réunissant en dehors des aires métropolitaines, voire autour de centres urbains dévitalisés, de nouveaux débouchés intermodaux (prenant la forme de terminaux ferroviaires), des centres de distribution (dédiés notamment, pour les plus grands et structurants, au traitement des marchandises importées) et d'autres activités connexes liées à l'entreposage, au camionnage, etc. Bref, des pôles logistiques intégrés.

3.5) Le rôle des instances publiques dans la formation des pôles logistiques intégrés

L'émergence du concept de pôle logistique intégré s'inscrit donc dans le contexte de la mise en place de modes de production innovants dominés par un groupe d'acteurs-clés que sont les entreprises réseau, « pôles de croissance » animant le cycle économique contemporain et en particulier la forme de développement urbain que ce cycle induit.

Ceci ne doit pas nous mener à exclure le rôle joué par les stratégies propres aux autorités portuaires et aux entreprises ferroviaires qui, elles aussi, sont des acteurs-clés, d'autant que les chaînes d'approvisionnement des entreprises réseau, en particulier les plateformes qui leur servent à redistribuer vers les centres de distribution régionaux les marchandises importées massivement des pays dits « émergents », sont dépendantes d'un accès performant aux infrastructures intermodales, bien qu'encore là elles puissent faire jouer à leur avantage la concurrence entre les ports et les terminaux et les entreprises ferroviaires. Les autorités portuaires et les entreprises ferroviaires jouent un rôle-clé pour les entreprises réseau, certes en tant que fournisseurs de services de transport essentiels à l'architecture de leurs chaînes logistiques, mais aussi à titre de gestionnaires de terminaux et de patrimoine foncier faisant face à la restructuration industrielle et par conséquent désireuses de consolider leurs activités avec celles de leurs premiers clients dans l'optique stratégique de les fidéliser, et donc de faire jouer à leur bénéfice leur expertise et leurs privilèges dans l'établissement des vastes domaines fonciers nécessaires.

L'influence des notions de pôle logistique intégré n'a pas échappé aux acteurs publics en mal de création d'emplois et de développement économique, comme le soulignent plus loin RODRIGUE et DEBRIE. De même, il n'est pas étonnant que ces autorités publiques y trouvent une planche de salut et, de ce fait, se livrent à une concurrence de chaque instant afin de capter une partie de cette croissance en influençant son développement sur un territoire plutôt qu'un autre.

A particularly relevant development that has placed inland ports within the agenda has been several public and private actors capturing the term as a symbol

(sometimes even as a “buzz word”) helping articulate their strategies and the expectation to capture added value activities. (RODRIGUE, DEBRIE et al. 2010)

Ainsi, outre les dynamiques de régionalisation et de terminalisation des chaînes logistiques associées aux dynamiques de couverture territoriale et de développement immobilier des entreprises réseau, la poursuite d’objectifs économiques ou non économiques distincts des acteurs publics ou parapublics est aussi à l’œuvre. L’établissement de pôles logistiques intégrés agissant comme satellites de terminaux portuaires déterminés, comme ceux mis en place par les autorités portuaires publiques (ou parapubliques) de New York – New Jersey, de la Virginie (Hampton Roads) ou de Charleston, mais aussi la plupart des archétypes de pôles logistiques intégrés, notamment les centres de charge qui ont été établis en périphérie de villes du Midwest comme Chicago, Colombus ou Kansas City, tendent à démontrer l’importance de l’implication publique en particulier à l’égard à leur montage foncier. De fait, dans tous ces cas, l’établissement de ces pôles repose sur la mise à disponibilité de vastes domaines fonciers, offrant à prix d’escompte l’espace de développement nécessaire pour l’établissement des installations de distribution des entreprises réseau, offres que les autorités publiques sont pratiquement les seules à pouvoir monter. De même, les autorités publiques sont largement sollicitées dans la mise à niveau des corridors de transport qui assurent la liaison entre les pôles logistiques et les débouchés maritimes, comme le démontre le cas de l’Alameda Corridor sur la côte ouest ou le cas du *Heartland Corridor*. Ce dernier a été mis en place en partenariat entre la *Norfolk Southern Railway* (NS), la *Federal Highway Administration* et trois États américains et constitue un corridor ferroviaire de forte capacité qui relie par convoi intermodal spécialisé le port de Norfolk et les centres de charge de Colombus (Ohio) et de Chicago (Illinois).

Figure 22. Carte du corridor intermodal prioritaire « *Hartland Corridor* » de la compagnie de chemins de fer *Norfolk Southern*



Source de la figure: Norfolk Southern Corporation, URL: <http://www.nscorp.com/content/nscorp/en/shipping-options/corridors/heartland-corridor.html>

Plus encore, dans chacun des cas de centre de charge évoqués, les réserves foncières mobilisées sont issues du déclassement d'installations militaires rendues superflues par l'évolution des politiques stratégiques de l'armée américaine. Ainsi, c'est la conversion de dépôts de munitions (l'arsenal de Joliet) dans le cas de Chicago, comme nous l'avons mentionné à la section précédente [voir p. 172-174], et deux bases aériennes dans les cas de Kansas City et de Colombus, qui ont fourni les espaces nécessaires à la mise en place de centres de charge d'envergure nationale (COLUMBUS 2011; KANSAS CITY 2014). De fait, ces positions militaires abandonnées et reprises par les autorités locales

présentaient, outre leur étendue physique considérable, l'autre avantage d'être généralement bien connectées aux réseaux tant routiers que ferroviaires, connexions que justifiait leur rôle militaire et que réactualise leur nouveau rôle logistique « commercial ».

On aurait cependant tort de voir là une simple stratégie de déclassement qui voit se substituer l'horizon stratégique des leaders locaux d'une communauté à ceux de l'armée américaine. De fait, l'armée américaine, à travers l'*U.S. Transportation Command* (USTRANSCOM), est depuis le début des années 1960 activement impliquée dans le développement du transport intermodal. Rappelons qu'elle fut l'un des premiers grands usagers du conteneur lorsqu'elle se tourna vers l'entreprise pionnière de Malcom McLean, *Sealand Corporation*, et sa flotte de porte-conteneurs pour résoudre les graves problèmes d'approvisionnement résultant de la performance déficiente des installations et des techniques de manutention portuaire au Vietnam (LEVINSON 2006). Dès lors, l'appareil militaire américain s'investit dans la planification et l'organisation du transport intermodal qui constitue un intérêt vital pour une organisation martiale ayant prétention d'être le gendarme du monde et donc de pouvoir se déployer sur tous les théâtres d'opérations. Ainsi n'est-on pas étonné des similitudes entre la mise en place de terminaux satellites et de centres de charge, et le concept d'« *Agile port* » développé à compter du milieu des années 1990 conjointement entre le *Department of Transport* des É.-U. et l'USTRANSCOM en partenariat avec l'industrie (T.S.C. 2000). Aussi, dans le repositionnement stratégique entrepris par l'armée américaine à la fin de la guerre froide, on comprendra que les initiatives visant à rendre plus flexibles et « agiles » les moyens d'acheminement commerciaux, et donc militaires, par la mise en place de plateformes intermodales intégrées (en l'occurrence aussi bien intégrées aux structures

militaires que commerciales), ait pu être privilégiées par les forces armées largement dotées en ressources foncières devenues réseaux de transport.³³

Si l'on peut reconnaître que le concept de pôle logistique intégré est utile à l'articulation de projets d'urbanisation du territoire à des fins économiques et commerciales, comme en témoigne l'engagement presque systématique des acteurs publics, et qu'il joue même souvent un rôle dans la stratégie militaire d'un État, sa valeur en tant qu'outil de persuasion de masse n'a pas échappé aux promoteurs immobiliers privés, issus ou non du monde logistique. Cette situation où plusieurs acteurs se saisissent des outils rhétoriques entourant le développement d'un pôle de croissance, en l'occurrence celui de la logistique de la grande distribution, sans pour autant détenir les leviers décisionnels, qui appartiennent aux entreprises qui déterminent les termes de cette croissance, conduit à une multiplication des projets accentuant d'autant le pouvoir de ceux qui déterminent la localisation de centres de distribution, places centrales de cette vague d'urbanisation. Ceci est d'autant plus vrai dans le cadre nord-américain où la pression appliquée par les entreprises réseau induit une concurrence entre les multiples projets de pôles logistiques et les autorités locales qui les portent, ce qui est accentué par la mise en disponibilité simultanée de vastes réserves foncières militaires. La dévaluation foncière qui résulte de ces deux facteurs contribue à créer les conditions propices au renforcement du mode de développement favorisé par les pôles logistiques,

³³ Cette parenté entre les stratégies développées par l'appareil militaire et l'industrie n'est pas non plus étonnante lorsque l'on considère, comme le font remarquer BONACHICH et WILSON (2008), que les administrateurs des services logistiques de Wal-Mart étaient pour la plupart issus de West Point, l'école d'officiers de l'armée américaine.

mode de développement qui requiert une dépression des valeurs de l'offre foncière logistique. C'est d'ailleurs ce que constatent Rodrigue et Debrie :

In North America, this over-supply does not necessarily take shape as too many inland ports, but an over-supply of real estate developed for such a purpose, at least within the foreseeable future. (RODRIGUE, DEBRIE et al. 2010)

Ainsi au Canada de même qu'aux États-Unis la multiplication des projets de développement immobilier à caractère industriel et commercial auxquels est rattachée une connotation logistique entraîne une confusion quant à la nature réelle des pôles logistiques intégrés comme forme urbaine spécifique. La propagation, par la pratique d'étalonnage et d'étude de cas, des archétypes techniques des pôles logistiques comme modèles de développement local masque la dynamique fondamentalement foncière qui est l'une de ses conditions d'émergence les plus importantes et qui fait jouer les uns contre les autres les autorités publiques et, plus largement, contribue à l'émergence d'une bulle spéculative logistique, produit naturel du processus de destruction créative induit par la diffusion du mode de production global des entreprises réseau.

3.6) Archétype Nord-Américain du pôle logistique intégré

Ainsi, nous avons pu reconnaître deux grandes familles de pôles logistiques intégrés qui se distinguent dans leurs rapports aux autres terminaux (notamment portuaires), mais aussi dans leurs fonctions de distribution. Ainsi, une première catégorie de pôles

logistiques intégrés peut être qualifiée de satellite puisqu'ils sont fonctionnellement, voire administrativement, liés à un terminal maritime ou un nombre limité de terminaux d'un même port pour lesquels ils agissent comme soupape, leur permettant de délester les terminaux riverains de certaines fonctions au profit d'un accroissement de la fluidité et du rendement des fonctions qui ne peuvent être effectuées qu'en rive. Ces satellites permettent aussi à la place portuaire, devenue réseau intermodal régional, de mieux rejoindre l'hinterland ardemment disputé par les ports voisins. Enfin, ces satellites donnent accès à des espaces de développement immobilier en dehors des aires métropolitaines saturées où se concentre l'activité portuaire, espaces qui peuvent accueillir des fonctions de traitement des marchandises susceptibles d'intéresser les clients des lignes maritimes qui assurent le trafic portuaire. Cette dernière fonction, l'ouverture de nouveaux domaines immobiliers offerts aux fonctions de traitement des marchandises, est aussi partagée par l'autre type de pôle, le centre de charge. Cependant, celui-ci permet aussi, par sa position géographique et par son envergure physique, d'assurer aux fonctions de distribution que l'on cherche à y localiser un accès facile au plus large segment de marché possible, ainsi qu'à un éventail de débouchés maritimes. Le centre de charge apparaît donc comme un métapôle logistique susceptible de consolider, autour de terminaux intermodaux ferroviaires, de terminaux fluviaux et de croisements autoroutiers stratégiques, les centres de distribution nationaux, voire continentaux, de plusieurs entreprises qui, en retour, bénéficient de l'accès facile à leurs points de vente et d'une variété de fournisseurs de services de transport intermodal et routier.

L'adjonction du vocable logistique, au-delà de la propagande commerciale ou politique, n'entraîne pas ipso facto l'apparition des conditions objectives minimales permettant de décrire un pôle logistique intégré. Déjà, il nous est permis d'en énoncer les

composantes-clés telles que nous le démontrent les cas archétypaux nord-américains [Figure 23, p.192].

Un pôle logistique intégré (voir schéma ci-dessus) doit réunir dans une localité, de manière continue ou quasi continue, un vaste ensemble foncier [A];

dédié aux fonctions de transport, de traitement, de stockage, et de distribution de volumes importants de marchandises diverses (biens de consommation);

planifié afin que son développement assure la réunion des éléments immobiliers et techniques de même que l'offre de service nécessaire pour remplir ces fonctions;

coordonné par une structure administrative privée, publique ou combinée vouée à la réalisation de la planification et à sa promotion.

De plus, cette zone de développement, étant donné l'ampleur des besoins d'espace de la plupart des fonctions décrites, doit offrir des lots de grandes dimensions, et ce au prix le plus bas possible, afin d'attirer la diversité d'entreprises remplissant ces fonctions.

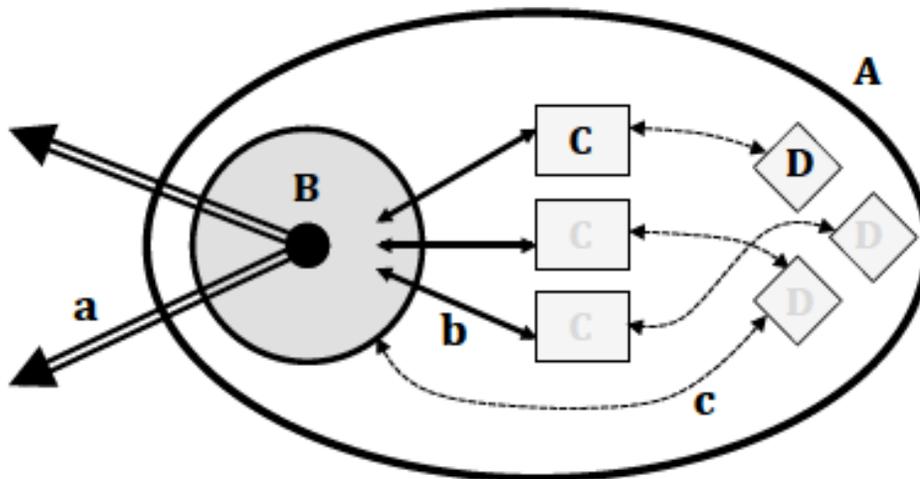
D'autre part, un pôle logistique intégré se distingue par la présence, au cœur de la zone de développement et de sa planification, d'une plateforme de transbordement intermodal majeure [B], qu'elle soit ferroviaire ou portuaire³⁴, permettant la manutention annuelle de plusieurs centaines de milliers d'unités intermodales (conteneurs).

³⁴ Dans le cas où l'ancrage principal du pôle logistique intégré est une plateforme intermodale portuaire, celui-ci inclut *de facto* une plateforme intermodale ferroviaire, le transport intermodal maritime étant, en Amérique du moins, systématiquement associé à la couverture de l'arrière-pays par voie ferroviaire.

Le pôle logistique intégré se caractérise en outre par la présence d'usagers importants du système intermodal, les entreprises réseau. Cette présence se matérialise par l'implantation de centres de distribution [C] remplissant un rôle à l'échelle nationale ou continentale au sein du système de distribution et d'approvisionnement global de l'entreprise réseau.

Enfin, pour compléter l'offre de services et assurer la fonctionnalité et du terminal intermodal et des centres de distribution, le pôle logistique intégré regroupe des fournisseurs de services connexes [D] (dépôt de conteneurs, transport routier, emballage et conditionnement, etc.).

Figure 23. Schéma descriptif des composantes d'un pôle logistique intégré et de leurs relations



La figure est de l'auteur

La présence de ces éléments immobiliers composant le pôle logistique doit aussi répondre à des critères de relation entre les éléments qui sont les marqueurs de liaison qui incarnent le processus d'intégration qu'induit le pôle.

La première de ces liaisons, celle qui motive la production de tels ensembles urbains, s'attache au pôle de croissance économique que constituent les entreprises réseau. En fait, ces entreprises, parce qu'elles tirent leurs bénéfices du caractère mondial (global) de leur réseau d'approvisionnement et de distribution, doivent être en mesure de tirer tous les avantages en termes de réduction de coûts et de portée géographique qu'est seul à offrir le transport intermodal et, en particulier, le réseau maritime de transport des conteneurs et son extension à l'intérieur des terres par des liaisons ferroviaires réservées et performantes. Aussi, la présence d'un terminal intermodal, condition *sine qua non* de la mise en place d'un pôle logistique, doit s'intégrer au circuit de transport international des marchandises. Ceci implique que le terminal doit être un centre majeur de transbordement des conteneurs maritimes ou être un terminal ferroviaire en relation directe, par des liaisons régulières et continues [a], avec un (dans le cas d'un terminal satellite) ou avec plusieurs terminaux de transbordement de conteneurs maritimes sur plusieurs débouchés portuaires (dans le cas d'un centre de charge).

Il découle de ceci que les centres de distribution nationaux ou continentaux implantés au sein du pôle logistique intégré sont des usagers réguliers et constants [b] des services de transport et de transbordement offerts par le terminal intermodal faisant partie du même site. Enfin, la complexité des opérations, à la fois du terminal intermodal et des centres de distribution, appelle la fourniture de services spécialisés offerts par des entreprises elles aussi implantées sur le site [c].

Au-delà des considérations formelles sur les éléments qui composent le pôle logistique intégré, il convient de qualifier les relations qui associent ces différents éléments dans le processus de convergence qu'induit le concept d'intégration. De fait, comme nous venons de le souligner, la mise en place d'un pôle logistique intégré suppose non seulement la réunion d'attributs techniques et immobiliers spécifiques, mais aussi la concrétisation, par la mise en place de ces éléments, de rapports de subordination et d'alliance, qui sont l'essence de l'intégration logistique, visant la coordination de la chaîne de distribution depuis la production des biens jusqu'à leur acquisition par les consommateurs. Or, comme il en a été abondamment fait état au début du présent chapitre, le rôle joué par les entreprises réseau est de nature à dominer l'ensemble du processus de mise en place de pôle logistique intégré. De fait, ces entreprises sont les donneurs d'ordre du transport intermodal, en étant les premiers usagers du conteneur (en volume) et de ce fait en étant les premiers clients des fournisseurs de services de transport que sont en définitive les entreprises ferroviaires et les transporteurs maritimes. Aussi, s'ils ne sont pas nécessairement les initiateurs des projets de pôles logistiques, qui peuvent être le produit d'initiatives de promoteurs immobiliers privés ou d'agences publiques, la décision d'une entreprise réseau de s'implanter sur tel ou tel parc industriel désigné comme pôle logistique intégré demeure la clé sans laquelle un tel pôle ne peut se matérialiser dans les faits.

Cependant, cette condition essentielle n'est toutefois pas suffisante pour qu'un développement à caractère logistique puisse être qualifié de pôle logistique intégré. Il faut encore que cette intégration se concrétise par l'association, au centre de distribution de l'entreprise réseau, d'un terminal intermodal donnant accès directement ou indirectement au marché d'approvisionnements internationaux. Cette seconde condition

suppose donc qu'il existe une alliance entre le transporteur, ou l'opérateur de terminal, et l'entreprise réseau. C'est ainsi que se réalise l'intégration à deux niveaux, soit :

- (1) L'intégration des services et du réseau d'un transporteur ferroviaire ou d'un opérateur de terminal au sein des opérations courantes d'une entreprise réseau, relation intime, alliance exclusive qui se matérialise dans la colocalisation du terminal et du centre de distribution. Cette colocalisation induit un ordre de grandeur des activités qui caractérise un pôle logistique intégré. Les volumes justifiant la mise en place d'un nouveau terminal intermodal au sein d'un pôle dépendent largement du volume de mouvements d'unités intermodales qu'induit l'opération du centre de distribution de l'entreprise réseau. Ceci suppose que le centre de distribution remplisse une vocation nationale ou continentale qui implique de forts volumes d'approvisionnements sur des chaînes suffisamment longues pour nécessiter le recours au transport intermodal maritime et ferroviaire.

- (2) L'intégration des stratégies de l'entreprise réseau dans la planification du transporteur ferroviaire ou de l'opérateur de terminal. Ceci suppose que le réseau de transport privé détenu ou rendu accessible par le terminal intermodal correspond au réseau d'approvisionnement et de distribution de l'entreprise réseau et de même que le réseau de transport ainsi mobilisé devient l'outil de développement du réseau de l'entreprise de distribution et doit pour maintenir cette alliance favoriser cette correspondance.

Ainsi, la colocalisation, si elle constitue en soi un investissement immobilier sur un point précis dans l'espace géographique, conduit en somme à la création d'un pôle gravitationnel réunissant deux réseaux : celui du transporteur et celui de l'entreprise de distribution. Si le transport est inventeur de lieux, dans ce cas le lieu est aussi inventeur du transport ou du moins de la structure des réseaux.

Or, vu les sommes engagées et le temps considérable nécessaire à leur amortissement, ce type de partenariat ne peut pas être envisagé comme une démarche concurrentielle non exclusive où le réseau ferroviaire serait susceptible d'offrir les mêmes tarifs ou les mêmes services à une entreprise de distribution (entreprise réseau) concurrente de celle qui s'engage dans le processus de colocalisation. Il faut ici rappeler à quel point la performance de l'organisation logistique est un élément crucial de la performance globale des entreprises réseau, et donc de leur rentabilité. Ainsi, si une entreprise X choisit de colocaliser une partie de son réseau de distribution national avec une entreprise de transport ferroviaire particulière, elle est susceptible, en contrepartie d'exiger, contre le volume substantiel de trafic que cette alliance génèrera, que sa concurrente Y ne bénéficie pas des mêmes conditions, ce qui l'évince pratiquement du développement de ce pôle logistique intégré.

Bien que les entreprises de transport ferroviaire détenant des réseaux à portée nationale ou continentale soient en nombre limité (7 réseaux ferroviaires de classe 1 en Amérique : 3 dans l'ouest des É.-U. [UP, BNSF, KCS], 2 dans l'est [CSX, NS] et 2 au Canada [CP, CN]), elles demeurent en concurrence entre elles ainsi qu'avec d'autres modes de transport ou d'autres circuits d'approvisionnement qui n'empruntent pas leurs réseaux. Ceci donne du poids aux plus grandes entreprises réseau dans la négociation de leurs partenariats, en particulier, les partenariats à long terme que suppose la colocalisation

au sein de pôles logistiques intégrés. La concurrence entre les réseaux ferroviaires porte en particulier sur ces grands donneurs d'ordre auxquels s'ajoutent les grands producteurs de ressources naturelles pondéreuses que les compagnies cherchent à attirer et à fidéliser. La concurrence, si elle apporte donc certains bénéfices aux plus grands clients, ne produit pas les mêmes effets ni ne s'exerce avec autant de vigueur pour les clients plus petits qui se plaignent, au Canada comme aux États-Unis, de la faible qualité des services qu'ils reçoivent (TRANSPORT CANADA 2011).

Ainsi, le pôle logistique intégré est-il un modèle de développement qui internalise, dans l'aménagement des infrastructures de transport intermodal, par la localisation des terminaux, la logique concurrentielle des entreprises réseau qui sont les moteurs du développement des pôles logistiques intégrés. Ces entreprises, de leur côté, cherchent à maximiser les bénéfices à tirer de l'externalisation de leurs frais d'exploitation vers le secteur public (par l'usage maximal du réseau routier), vers le consommateur (par l'abolition de la distribution fine par des implantations suburbaines tirant parti de la dépendance routière des populations périurbaines) et vers leurs fournisseurs de service (en reportant une partie de leurs coûts d'entreposage vers les fournisseurs d'infrastructure terminale et en faisant jouer la concurrence entre ces fournisseurs de service terminal sur la réduction des coûts fonciers liés à l'acquisition des sites de leur centre de distribution).

Or l'impact de l'internalisation de cette logique, agissant comme un mécanisme régulateur, ne se limite pas aux alliances stratégiques qui unissent une entreprise de transport intermodal à une entreprise réseau à travers la colocalisation exclusive de leurs installations. La logique même de la colocalisation dans les pôles logistiques intégrés induit une concurrence entre des modèles de distribution qui opposent les

entreprises réseau aux autres entreprises, de plus petite échelle, visant la couverture de marchés plus limités, l'approvisionnement d'un pôle urbain ou l'« irrigation » d'une concentration manufacturière. De fait, les entreprises réseau issues de la grande distribution ont adopté des stratégies qui visent à tirer le maximum de pouvoir de distribution du minimum d'investissement, afin de réduire suffisamment les prix de vente de leur marchandise pour déloger la concurrence d'autres modèles. Cette stratégie est présente dans la minimalisation des espaces dévolus au stockage dans les magasins au bénéfice de centres de distribution régionaux avantageusement localisés, pour réduire les coûts fonciers, voire ceux de la main d'œuvre et de la distribution, dans la périphérie de plusieurs centres urbains. Or en induisant, en partie, une reconfiguration des réseaux de transport intermodaux, par la colocalisation des terminaux en fonction de leurs critères, c'est-à-dire celle d'une rurbanisation des rouages du commerce de détail et de la distribution des biens importés, ces mêmes entreprises s'arrogent un avantage concurrentiel sur l'accès aux débouchés intermodaux, avantage qui conforte leur modèle de développement au détriment d'autres modèles.

En somme, le pôle logistique intégré apparaît non pas comme un simple instrument de transport, mais bien davantage comme un instrument de développement du territoire, en l'occurrence commercial, instrument qui par sa position et sa composition se présente même comme un moteur de régulation des développements réticulaires et territoriaux futurs, en ce qu'il impose des choix stratégiques délimitant le potentiel du réseau intermodal au plus proche des réseaux virtuels des grandes entreprises réseau sans égard aux réseaux virtuels des autres formes d'entreprises commerciales présentes sur le territoire. Dans le chapitre suivant, nous verrons comment cette dynamique se matérialise dans le contexte montréalais et quelles nuances cette contextualisation permet d'apporter à ces constats généraux

CHAPITRE 4 : L'archétype du pôle logistique dans les rhétoriques de planification et de spéculation foncière à Montréal

La mise en place de pôles logistiques qui visent la réunion de deux éléments clés de l'expansion économique contemporaine, le centre de distribution et le terminal intermodal, est une question d'une actualité criante dans la région de Montréal. Le gouvernement québécois, notamment, s'est engagé formellement en 2015, à travers la mise en œuvre d'une « Stratégie maritime », à mettre en place de tels ensembles au cours de la prochaine décennie. Mais cette actualité de la problématique du développement des espaces logistiques intermodaux à Montréal est le fruit de démarches impliquant de multiples acteurs qui, au cours de la dernière décennie, ont conduit à la formulation d'une multitude de projets se réclamant du concept de pôle logistique afin d'inscrire la région métropolitaine dans la « modernité » du commerce mondial. La planification du développement de pôles logistiques intégrés entreprise par le gouvernement provincial est le produit des débats qui ont animé les instances politiques régionales et les instances judiciaires ou administratives, démarche largement motivée et orientée par des projets privés.

Bien que les discussions à ce propos aient cours depuis plus d'une décennie, peu d'éléments concrets ont vu le jour et les multiples projets avortés, tout en donnant une

impulsion politique au concept de pôle logistique comme instrument de planification, l'ont aussi graduellement transformé en un instrument de promotion. L'idée de développer un ou des pôles logistiques est donc au cœur de la stratégie de développement d'entreprises privées, de promoteurs immobiliers, d'agences parapubliques, et des orientations politiques qui les sous-tendent, et ce dans plusieurs sous-régions au sein de la région métropolitaine. Cette multiplication des projets, et en particulier le soutien variable des instances publiques et parapubliques locales, régionales et provinciales, a ainsi introduit une concurrence entre les acteurs locaux, concurrence qui, comme le « sens commun » le laisse supposer, est de nature à favoriser une réduction des prix ou des coûts.

La question apparaît alors clairement : quelle est cette réduction induite par la concurrence entre les instances publiques et parapubliques se disputant la manne supposée du développement logistique, et qui en sont les bénéficiaires? Explorer cette question, c'est définir les limites mêmes du concept de pôle logistique comme vecteur d'urbanisation, limites associées à l'orientation propre aux archétypes de pôles logistiques évoqués au chapitre précédent et au recours à un mode de prise de décision fondé presque exclusivement sur leur reproduction par le truchement de l'étude des « meilleures pratiques ». Afin de bien comprendre les limites des projets de développement massif que la volonté gouvernementale actuelle nous promet, il est nécessaire d'en reconstituer la genèse à travers les desseins réalisés ou avortés d'autres acteurs qui en constituent la source dynamique.

Aussi explorerons nous deux projet clefs qui ont introduit le concept et les archétypes de Pôle logistique dans le cadre montréalais en 2007, 2008 et 2009, et qui ont été les vecteurs d'une dynamique d'appropriation foncière à des fins logistiques qui s'est

confrontée aux pratiques de planification régionale et au régime de protection des terres agricoles (section 4.1). Nous verrons par la suite comment cette dynamique foncière a été appropriée par les acteurs politiques locaux afin de favoriser l'émergence de projets de dézonage massif de terres agricoles (section 4.2). Enfin, nous verrons comment cette dynamique spéculative, introduite par les acteurs privés puis portée par les acteurs publics locaux, s'est transformée en enjeu de politique partisane transformant l'élaboration d'une stratégie nationale en outil de promotion d'intérêt particulier au détriment de l'intérêt public (section 4.3).

4.1) Le projet de centre de distribution nationale de *Canadian Tire* à Coteau-du-Lac et le projet de complexe intermodal du *Canadien Pacifique* à Les Cèdres comme vecteurs de dynamique foncière

À l'origine, la volonté d'implanter des pôles logistiques dans la région de Montréal est intimement liée à la démarche concomitante et interreliée de deux acteurs clés de l'économie logistique canadienne et montréalaise, la compagnie de chemins de fer *Canadien Pacifique* et la grande chaîne de vente au détail *Canadian Tire*. Comme d'autres entreprises de vente au détail ou de transport ferroviaire en Amérique du Nord, ces deux grands joueurs canadiens sont au début des années 2000 à réévaluer leur stratégie de développement, notamment pour mieux tirer parti de l'explosion des échanges avec l'espace économique Asie-Pacifique, échanges qu'ils ont contribué à stimuler, l'un par la réorientation de son réseau d'approvisionnement et l'autre par le développement des

capacités intermodales vers la côte ouest. *Canadian Tire*, icône du commerce de détail à l'échelle nationale, importe de cet espace une part significative des biens qu'elle distribue et vend dans ses centaines de magasins, notamment dans les deux provinces centrales (le Québec et l'Ontario) qui ensemble représentent 60 % de son marché. Le *Canadien Pacifique* assure l'acheminement d'un volume croissant de marchandises conteneurisées depuis le port de Vancouver vers les pôles urbains de Chicago, Toronto et Montréal, croissance qui, en termes de volume et de revenus, joue un rôle significatif dans son bilan.

Canadian Tire s'appuie sur le réseau du *Canadien Pacifique*, auquel elle est associée depuis longtemps à travers des contrats de service maintes fois renouvelés, pour l'acheminement de ses marchandises arrivant, en flux tendus et concentrés, depuis la côte ouest et réacheminées vers le marché de l'Est canadien. L'entreprise de vente au détail représente ainsi un client essentiel pour l'entreprise ferroviaire de même qu'elle incarne la transformation des chaînes d'approvisionnement qui, d'une forme éclatée, marquée par la multiplicité des fournisseurs nationaux répartis sur l'ensemble du territoire, se trouve condensée au point d'importation à mesure que la production des biens de consommation est délocalisée vers les pays à faible coût de main-d'œuvre d'Asie. Enfin, cette croissance importante du trafic conteneurisé pousse à ses limites les capacités de traitement du terminal intermodal du CP à Montréal, dans l'arrondissement de Lachine. Ceci alors même que le principal concurrent du CP sur le marché transcanadien, le CN, une société de la Couronne privatisée en 1995, bénéficiant d'un patrimoine foncier exceptionnel au cœur de la métropole québécoise, a, dès le début du millénaire, réorganisé ses capacités de traitement des conteneurs à Montréal en ouvrant en 2003, dans la gare de triage Taschereau, un nouveau terminal intermodal capable de traiter 500 000 mouvements d'unités intermodales annuellement.

Comme le *Canadien Pacifique*, *Canadian Tire*, n'est ni la seule ni la première entreprise de son secteur à contribuer à cette transformation du paradigme logistique. *Wal-Mart*, en s'implantant au Canada en 1994 par le rachat des magasins *Woolco* (transaction qui excluait les points de vente dans les centres urbains), importe ici son modèle de développement largement éprouvé sur le marché américain. L'objectif de cette entreprise-chef de file est certes de rejoindre la clientèle canadienne par l'ouverture de magasins, mais ces magasins ne constituant pas des entités autonomes, ils ne sont en définitive que la pointe de l'iceberg dont la partie immergée constitue la véritable identité commerciale de cette entreprise. Par l'ouverture graduelle de centres de distribution, pôles de croissance de l'entreprise, comme celui de 13 ha ouvert en 1999/2000 à Cornwall (Ontario) (WULFRAAT 2013), *Wal-Mart Canada* s'affirme en fait comme un réseau logistique privé, sur lequel s'appuient et dont dépendent les magasins, réapprovisionnés au besoin et sur une base quotidienne. Or, si la maison mère américaine de cette même entreprise s'est à la même époque associée avec le transporteur ferroviaire BNSF et avec le géant de l'immobilier logistique *CenterPoint* dans le développement de la phase initiale (2002) d'un pôle logistique intégré privé en banlieue de Chicago, le *CenterPoint Intermodal Center – Joliet* (voir 2,3), en érigeant au sein de ce complexe, sur un terrain loué à long terme de *CenterPoint*, un centre de traitement des importations doté de bâtiments de plus de 31 ha (RODRIGUE, COMTOIS et al. 2013; WULFRAAT 2014), il faut noter que *Wal-Mart Canada* semble avoir privilégié d'autres facteurs que le raccordement au réseau intermodal canadien dans le choix de s'implanter à Cornwall. Certes, l'établissement au sein d'une juridiction, l'Ontario, où les lois du travail sont moins contraignantes que le sont celles du Québec, a pu attirer une entreprise dont le modèle d'affaires est notoirement antisyndical (BONACHICH et WILSON 2008; WULFRAAT 2013). Mais plus encore, c'est la disponibilité de terrains très

abordables et de grande dimension offerts par la municipalité de Cornwall, ville qui a subi de plein fouet les affres de la désindustrialisation de son tissu économique au cours des années 1990 et 2000, qui a certainement attiré ce grand détaillant, comme elle en a attiré d'autres depuis³⁵. On peut supposer que l'accès direct aux terminaux intermodaux ne constituait pas un facteur de localisation clé pour le centre de distribution de *Wal-Mart Canada*, parce que les couts liés à l'approvisionnement du centre par voie routière étaient jugés acceptables depuis les terminaux de Montréal, mais aussi, et plus probablement, parce que le réseau logistique de la filiale canadienne est subordonné à celui de la maison mère américaine et des réseaux portuaires et ferroviaires qu'elle mobilise en sol américain. Dans cette optique, la proximité de la frontière américaine et l'accès facile au réseau des *interstate highways* permettant de relier Cornwall au centre de traitement des importations de *Wal-Mart* à Chicago IL ou à Norfolk VA, semblent avoir été un facteur déterminant de ce choix pour la localisation d'un centre de distribution somme toute régional, si on le conçoit comme partie intégrante du réseau de distribution continental de l'entreprise. D'ailleurs, la taille de l'installation ontarienne de *Wal-Mart Canada*, bien qu'elle apparaisse très impressionnante dans une perspective strictement

³⁵ Si *Wal-Mart* est la première grande entreprise de distribution à s'implanter à Cornwall, elle a depuis été suivie en 2010 par *Shoppers Drug Mart – Pharmaprix* et *Target Canada* en 2013. Enfin, c'est le géant de l'alimentation et de la grande distribution canadienne, *Loblaws*, qui annonce en 2014 la construction d'un nouveau centre de distribution pour les marchés de l'est ontarien, le Québec et les provinces maritimes. Or on notera que ce sont en fait aujourd'hui les deux géants, *Wal-Mart* et *Loblaws*, qui sont de loin les principaux occupants du parc industriel, puisque le centre de distribution de *Target Canada* a été racheté par *Wal-Mart* après la faillite de *Target* en 2015 et que l'implantation de *Loblaws* en 2014 constitue en fait une expansion des activités de cette compagnie sur le site puisqu'elle s'était déjà portée acquéreur de *Shoppers Drug Mart – Pharmaprix* en 2013.

canadienne, est dans les faits analogue à celle des dizaines d'installations régionales de l'entreprise aux États-Unis.

C'est toutefois dans ce contexte concurrentiel nord-américain, qui voit émerger les canons du modèle de pôle logistique intégré, associant sur un même site le développement de centres de distribution et de plateformes intermodales railroutes, que les deux entreprises canadiennes cherchent de nouveaux sites. Pour l'une il s'agit d'établir un centre national de distribution desservant les provinces maritimes, le Québec et l'est ontarien, et pour l'autre, de se doter d'un terminal intermodal capable d'accueillir le double du trafic du terminal existant (le complexe Lachine dont l'ouverture remonte à la fin des années 1960), et ce dans une installation dont la configuration réduit au minimum les manœuvres de trains de plus en plus longs.

Le lien étroit qui unit les réseaux de ces deux entreprises collaborant depuis des décennies et le désir initial de colocaliser leurs installations respectives sur le même site est explicitement énoncé par Patrick Sinnott, vice-président principal, Approvisionnements de la Société Canadian Tire lors de son témoignage devant le *Comité sénatorial permanent des Transports et des Communications* qui, en 2008, entreprend d'étudier *le trafic du fret conteneurisé manutentionné par les ports du Canada*.

Le sénateur Massicotte : J'ai une question complémentaire à celle posée par la présidente au sujet de votre centre de distribution à Montréal. Je crois savoir que c'est quelque chose de prévu. Le choix de l'emplacement est-il relié au fait que le CP songe à déplacer ses lignes de chemin de fer à proximité de votre entrepôt ?

M. Sinnott : Tout à fait. Elles se situeront dans un rayon de dix (10) kilomètres lorsqu'elle déménagera sa gare de marchandises.

Le sénateur Massicotte : J'imagine que c'est très important pour vous.

M. Sinnott : Cela a beaucoup joué dans notre décision. De fait, si CP Rail avait pu le faire deux ans plus tôt, nous nous serions sans doute installés une dizaine de kilomètres plus loin, là où elle se trouve, à un endroit appelé Les Cèdres.

Extrait des quatrième et cinquième réunions concernant le trafic du fret conteneurisé manutentionné par les ports du Canada. Comité sénatorial permanent des Transports et des Communications. Ottawa, Parlement du Canada 22. (2008)

Ainsi émerge, dans le contexte montréalais, le projet réunissant l'ensemble des fonctions et attributs de l'archétype nord-américain du pôle logistique intégré. Cette intention initiale de réunir sur un même site les installations complémentaires des deux entreprises aura un impact profond sur les orientations de développement promues par les instances politiques de cette sous-région de la métropole québécoise, comme nous l'aborderons plus en détail au point suivant [voir 4.2].

4.2.1) Le projet de complexe intermodal du *Canadien Pacifique* aux Cèdres

Le *Canadien Pacifique* évaluait qu'aucun espace adéquat pour l'expansion de sa plateforme intermodale ne pouvait être dégagé à l'intérieur ou à proximité de ses installations existantes à Montréal, région métropolitaine se trouvant à l'extrémité est de son réseau.³⁶ Aussi, bien que le réseau du CP traverse le fleuve entre LaSalle et

³⁶ Le CP s'est délesté des segments de son réseau qui lui donnaient accès au port de Québec et de Saint John (Nouveau-Brunswick). De plus, le CP a depuis vendu à *Norfolk Southern* en 2014 (transaction approuvée par les autorités réglementaires américaines en

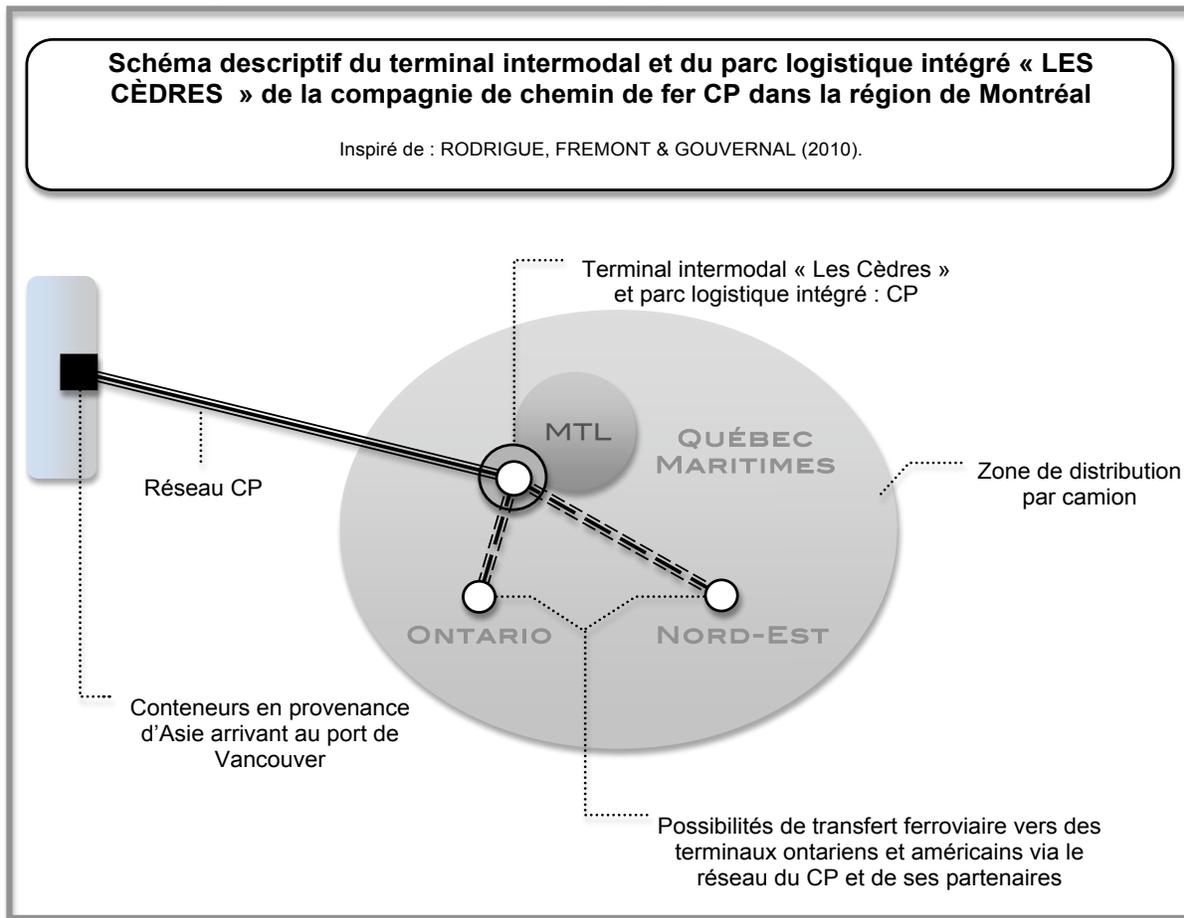
Kahnawake pour rejoindre l'état de New York, le peu de trafic intermodal en provenance de cette branche de son réseau, l'obstacle posé par le levage des travées du pont pour permettre le passage des navires sur la voie maritime, de même que la traversée de zones fortement urbanisées dans l'ouest de l'île de Montréal, militaient pour que les nouvelles installations intermodales soient situées à l'ouest de Montréal. Enfin, ce parti pris se fait aussi dans le contexte de l'ouverture, au début des années 2000, de nouvelles discussions pour la mise en chantier de la partie ouest l'autoroute 30, artère qui constitue, dès son parachèvement en 2012, une voie de contournement de l'agglomération montréalaise sur la rive sud du fleuve Saint-Laurent. Le nouveau terminal envisagé par le CP étant, de fait, le terminus de son réseau intermodal dans l'est du Canada, sa localisation à une extrémité de cette nouvelle rocade permettra aux véhicules routiers, notamment à ceux de l'entreprise de transport par camion *Fastfreight* qui lui est affiliée, d'assurer l'expédition des conteneurs au-delà de Montréal sur des infrastructures qu'elle n'a pas à financer, tout en bénéficiant d'un accès rapide et non congestionné au marché Métropolitain, de loin le plus importante de la région desservie. Encore ici, on constate la concordance des motivations stratégiques initiales de

2015) une partie de son réseau dans le nord-est des États-Unis entre Sunbury, Pa. et Schenectady, N.Y. (région d'Albany, N.Y.) réduisant sa pénétration directe du territoire se situant à l'est de Montréal et donc le trafic potentiel utilisant ses infrastructures et son pont franchissant le fleuve Saint-Laurent, trafic essentiellement issu de réseaux d'intérêt locaux. Ne subsiste donc plus au-delà de Montréal que le corridor reliant la métropole québécoise et la capitale de l'État de New York, Albany. Toutefois, cette branche insignifiante en ce qui a trait au transport des unités intermodales demeure stratégique pour le trafic de pétrole brut issu de la formation de Bakken et expédié depuis le port d'Albany, N.Y., segment de marché qui avait connu une croissance phénoménale dans les dernières années, croissance que la baisse du cours mondial du pétrole a cependant ralenti en 2014-2015.

l'entreprise ferroviaire canadienne avec les archétypes théoriques du développement de pôles logistiques intégrés, permettant de maximiser l'utilisation à la fois des actifs ferroviaires les plus précieux, tout en maximisant l'externalisation de la distribution régionale sur les réseaux routiers.

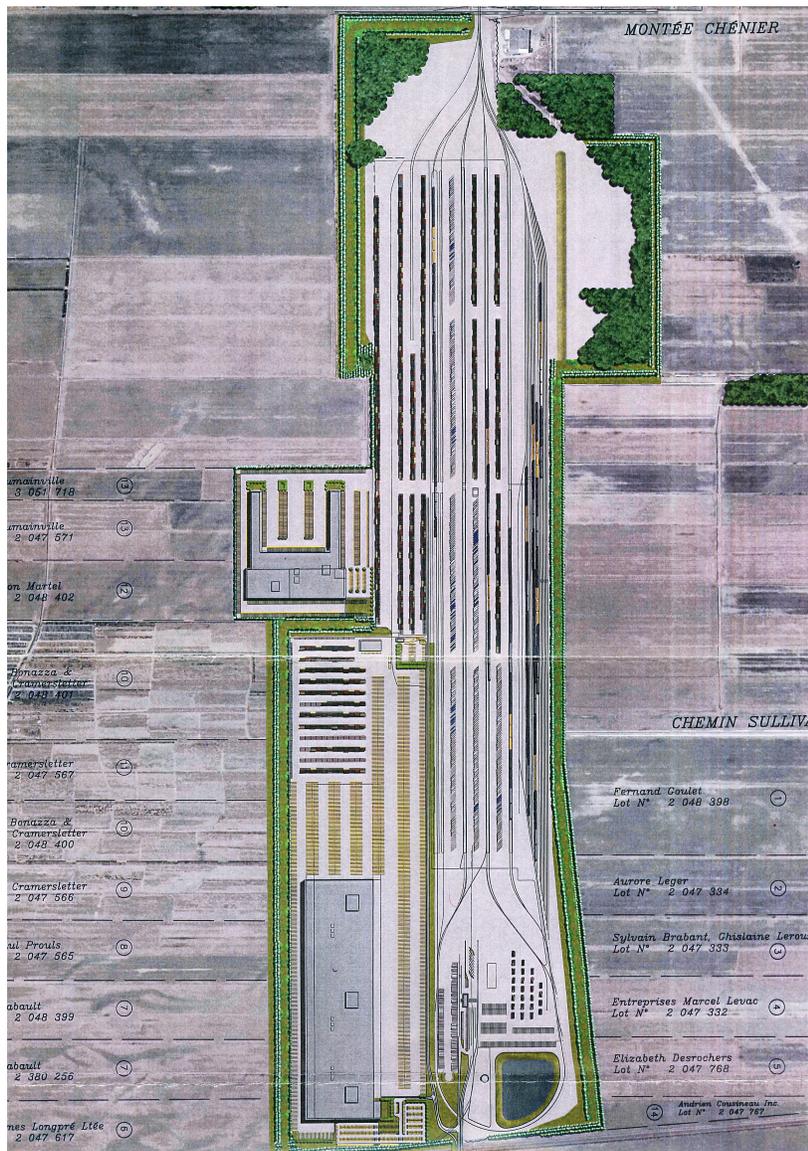
Ainsi, la volonté mutuelle de colocaliser leurs installations les pousse à chercher dans un même secteur géographique de la Montérégie, immédiatement à l'ouest de l'île de Montréal, près du croisement des autoroutes A20, A30 et A40, le site qui pourrait recevoir leurs installations. Cependant, comme le souligne le vice-président principal, Approvisionnements, de la Société *Canadian Tire* dans l'extrait de son témoignage donné devant le Comité sénatorial permanent des Transports et des Communications reproduit plus haut, la coordination temporelle des deux projets n'a pas été suffisante pour que la colocalisation sur un même site puisse être réalisée. C'est ainsi que sont initiés les projets de centre de distribution de *Canadian Tire* à Coteau-du-Lac et de terminal intermodal du *Canadien Pacifique* dans la municipalité voisine des *Cèdres*.

Figure 24. Schéma descriptif du terminal intermodal et du parc logistique intégré « Les Cèdres » de la compagnie de chemin de fer CP.



Note : Le projet de terminal intermodal proposé à Les Cèdre à l'ouest de Montréal par le CP correspond à la volonté initiale de cette entreprise d'établir dans la région de Montréal un pôle logistique de type « centre de charge » en association avec Canadien Tire, pôle lui permettant de contourner la congestion du cœur de la métropole pour faciliter la distribution dans l'est du Canada (et marginalement dans le nord-est américain) des unités intermodales acheminées depuis le port de Vancouver et le marché asiatique.

Figure 25. Carte du projet de Complexe intermodal Les Cèdres de la compagnie de chemin de fer Canadien Pacifique



Note : Le terminal de Les Cèdre se présente en définitive comme un terminal doté de fonction de distribution somme toute marginals, et non comme un pole logistique. Seul le fournisseur de services logistiques et de transport routier *Fastfrate*, étroitement lié au CP, y trouve place.

Source de la figure: C.P. 2008. «Demandes d'autorisation de lotissement, d'aliénation et d'utilisation à des fins autre qu'agricoles et d'aquisition par un non-résidant auprès de la CPTAQ.»: Canadien Pacifique

Si l'intention initiale du Canadien Pacifique était d'attirer autour de son projet des entreprises de distribution faisant appel à ses services, le choix de Canadian Tire de s'implanter plus rapidement dans la région sur un site distinct modifie en profondeur la nature du projet de pôle logistique intégré que les deux entreprises avaient conjointement envisagé. Pour les raisons invoquées plus haut, le CP poursuit tout de même ses démarches et acquiert en 2007 un vaste site industriel directement relié à son réseau : les anciennes installations d'Industries Soulanges autrefois dédiées à l'entretien et à l'entreposage de matériel ferroviaire. Ce terrain de plus de 170 hectares ne suffit toutefois pas au projet du Canadien Pacifique qui évalue ses besoins à 300 hectares [Figure 25, p.210]. Cette évaluation tient compte de deux facteurs principaux :

- (1) la mise en place d'un nouveau terminal intermodal capable de traiter 500 000 mouvements annuellement, offrant la possibilité d'accommoder la manœuvre de trains-blocs mesurant jusqu'à 3000 mètres de long à l'intérieur du site (en évitant donc les manœuvres sur la voie principale par l'inclusion d'une boucle de retournement dans le nouveau terminal) et
- (2) l'implantation sur le site même des installations de transbordement et de traitement des marchandises de l'entreprise *Fastfrate*, entreprise associée depuis plusieurs décennies aux opérations logistiques du CP, au point d'offrir des services intégrés aux clients du CP.

Ces exigences amènent le CP à se porter acquéreur de plus de 130 hectares de terres agricoles pour compléter son projet. Cette démarche conduit le CP à entreprendre en 2008 une demande de dézonage agricole devant la Commission de la protection du territoire agricole, demande à laquelle elle n'est toutefois pas astreinte, le CP n'étant

soumis qu'à la juridiction fédérale. L'initiation de cette procédure, qui répond par conséquent davantage à des impératifs de relations publiques et gouvernementales qu'à des obligations légales, amène l'entreprise à décrire et à justifier son projet dans le détail. Aussi, afin de profiter des privilèges accordés par la législation fédérale, notamment ceux de l'expropriation et de la non-subordination aux juridictions inférieures, on constate que le CP présente d'emblée son projet comme découlant directement des impératifs de l'opération d'un chemin de fer « moderne ». Il est ici intéressant de remarquer qu'à l'exception d'une mention du projet comme étant comparable à quatorze autres « *integrated logistics centers* » à l'échelle nord-américaine (AECOM 2009), le CP ne fait pas appel au concept de pôle logistique ou à d'autres concepts dérivés, se contentant de décrire son projet comme une « installation intermodale moderne ».

Dans le document présentant son projet (C.P. 2008) pour les audiences de la Commission, l'entreprise fait grand cas de la transformation des opérations ferroviaires liées au développement de l'intermodalité. Outre les enjeux liés à l'allongement des trains, sont évoqués ceux du raccordement direct aux voies principales de même qu'aux réseaux routiers supérieurs. Ces deux facteurs constituent les critères essentiels de la délimitation de la zone sur laquelle le CP s'est penché pour effectuer la recherche d'un site approprié pour son projet. Ainsi, pour répondre aux exigences de la *Loi sur la protection du territoire agricole* qui stipule que le promoteur doit faire la démonstration qu'aucun site de moindre impact (sur la zone agricole) n'est disponible pour la réalisation de son projet, le CP définit un corridor de 10 kilomètres de large le long de la voie principale reliant ses installations montréalaises et la frontière ontarienne. D'emblée, on écarte la possibilité d'accroître l'emprise du terminal existant dans l'arrondissement de Lachine que, curieusement, le promoteur décrit comme mal connecté au réseau routier supérieur, alors qu'il est directement lié à l'autoroute Côte-

de-Liesse. Cette option est aussi rejetée parce que l'environnement industriel du terminal est occupé au maximum de sa capacité, faisant fi du pouvoir d'expropriation que détiennent les entreprises ferroviaires. Enfin, cette option est jugée trop coûteuse, bien qu'aucune démonstration de cette évaluation ne soit faite. De même, le promoteur ne fait aucune mention du réaménagement potentiel du triage Saint-Luc alors que, comme nous le verrons plus loin, c'est aujourd'hui l'option privilégiée par l'entreprise, démontrant l'existence d'une solution de rechange crédible. Enfin, à l'intérieur du corridor d'évaluation proposé ne se trouvent évidemment que deux sites alternatifs, qui ne correspondent pas à la géométrie idéale souhaitée par le CP.

Comme l'ont souligné certains intervenants critiques à l'égard du projet, la définition même des critères de recherche et d'aménagement était de nature à exclure tout autre emplacement que celui acquis préalablement par l'entreprise dans la municipalité des Cèdres (LEBEAU, CARTIER et al. 2009). En effet, si l'on peut comprendre que la proximité des voies principales existantes est un atout, le projet du CP étant en fait le terminus de son réseau intermodal dans l'Est, la définition d'un corridor de 10 kilomètres le long de la voie principale existante apparaît quelque peu arbitraire. De même, les options de réaménagement des installations existantes sont rapidement écartées ou ignorées sur la base de motifs généraux, le promoteur faisant appel à l'expertise qu'il est seul à détenir pour motiver ces rejets.

On peut aussi se questionner sur la nécessité pour le CP de recourir au dézonage de terres agricoles afin de répondre aux critères techniques qu'il suggère comme étant essentiels, les terrains qu'il a acquis d'*Industrie Soulanges* représentant à eux seuls une superficie quatre fois plus grande que celle dont elle s'accommode à Lachine, alors que l'entreprise fait valoir que son nouveau terminal doit manutentionner le double du trafic

accueilli par ses installations existantes. D'autre part, bien que le promoteur présente l'intégration des opérations du transporteur routier qui lui est associé (*Fastfreight*) au sein même du site du terminal intermodal comme une extension naturelle des opérations ferroviaires, on peut douter que les avantages apportés par la contiguïté des activités des deux entreprises n'eussent pu être maintenus par l'interrelation de deux sites en proximité. Dans cette perspective, et moyennant des modifications modestes aux accès du terminal, des secteurs agricoles déstructurés à moins de deux kilomètres du terminal intermodal projeté auraient pu être consacrés à *Fastfreight*, réduisant considérablement l'impact du projet sur la zone agricole.

À bien des égards, et malgré ce qui précède, le projet présenté par le Canadien Pacifique se justifiait dans le cadre d'une stratégie de développement pour ce type d'entreprise dont l'essentiel du capital est formé par les infrastructures et le matériel dont elle dispose à long terme. Cependant, l'évaluation des sites alternatifs apparaît déficiente parce que peu étayée, ce qui découle sans doute du fait qu'il se trouvait à justifier à posteriori le choix d'un site qu'il avait déjà acquis. De même, la configuration du projet est présentée de façon à ce que l'on comprenne bien que chacun de ses aspects est inaltérable sous peine de compromettre l'ensemble alors que, par ailleurs, il prétend n'avoir d'autre choix que d'accroître la capacité de son réseau dans la région, d'une façon ou d'une autre, pourrait-on dire. Enfin, le soin apporté par le CP à décrire son projet strictement dans le cadre d'une opération ferroviaire moderne induit la perception qu'un projet de cette nature représente, du point de vue de la protection du territoire agricole, une exception peu susceptible de se reproduire. Cette stratégie de positionnement du projet comme strictement ferroviaire, plutôt que le recours au concept de pôle logistique (ce que le projet incarne dans les faits, et en particulier lorsqu'on le met en relation avec celui de *Canadian Tire* dans la même région) permet de contrecarrer dans le discours les

crainces d'effet d'entraînement sur le dézonage agricole, portées par les représentants de l'UPA. Comme nous le verrons plus loin, ces craintes étaient toutefois justifiées par la récupération du projet du CP par les élites politiques et économiques locales qui, elles, ont d'emblée assimilé le projet de terminal moderne du CP à leur propre projet de pôle logistique intégré d'envergure nationale.

L'ensemble de la dynamique d'évaluation fait ressortir la faiblesse de la Commission de protection du territoire et des activités agricoles quant à ses capacités techniques d'évaluer de tels projets, l'expertise étant détenue en fait par Transport Canada et plus largement par le gouvernement fédéral qui, lui, n'intervient pas sur les questions des terres agricoles. En constatant ce cloisonnement institutionnel, on comprend mieux que le CP se soit présenté devant la CPTAQ, d'autant qu'elle n'y était pas tenue, avant de faire approuver son projet par la Commission d'évaluation environnementale fédérale. Les aspects techniques de son projet, qu'il présentait d'ailleurs comme essentiellement technique, ne pouvant que difficilement être remis en cause dans le cadre du processus de la CPTAQ du fait de l'absence d'expertise de la Commission et des intervenants habituels (UPA). Le promoteur a alors eu beau jeu de présenter sa demande comme un choix manichéen : accepter le projet intégralement ou faire une croix sur des centaines de millions d'investissements. La décision finale ne pouvait être que favorable, abattant ainsi un des obstacles potentiels à la décision de la Commission d'évaluation environnementale fédérale.³⁷

³⁷ En 2009, la CPTAQ autorise le dézonage des terres agricoles pour la réalisation du projet du CP.

4.1.2) Le projet de centre de distribution nationale de *Canadian Tire* à Coteau-du-Lac

Alors que le CP n'avait pas encore complété la planification, acquis les terrains nécessaires et franchi toutes les étapes d'approbation réglementaire lui permettant d'aller de l'avant avec son projet de nouveau terminal intermodal, *Canadian Tire*, pour faire face à la concurrence, décide de se doter de nouvelles installations de distribution dans la région sans attendre le transporteur ferroviaire. Le site choisi, au sein du parc industriel privé de la municipalité de Coteau-du-Lac, permet le développement immédiat (en 2006 et 2007) de son plus gros centre de distribution au Canada. Ainsi, la contiguïté des deux installations est écartée du fait de la décision de *Canadian Tire* d'aller de l'avant. Cependant, le fait que l'entreprise de vente au détail ait choisi de s'implanter dans le parc industriel de Coteau-du-Lac à dix kilomètres à l'ouest du site du Canadien Pacifique, le long du même axe autoroutier, démontre l'intérêt persistant des deux entreprises à maintenir l'interrelation géographique étroite de leurs opérations, comme le souligne Patrick Sinnott (vice-président principal, Approvisionnements, Société Canadian Tire) dans le même témoignage devant le *Comité sénatorial permanent des Transports et des Communications* :

Pour choisir l'emplacement de nos centres de distribution, nous utilisons un peu de bon sens et beaucoup de mathématiques. Coteau-du-Lac est un bon endroit pour installer un centre de distribution, pas seulement à cause de l'emplacement lui-même, mais aussi parce que c'est logique, du point de vue de la durée du cycle, d'entreposer dans cette région du pays. *C'est proche des terminaux ferroviaires, ce qui est important. Il nous faut absolument nous positionner le plus près possible d'une tête de ligne ferroviaire. C'est ce que nous avons en tête quand nous avons*

choisi cet endroit. Les distances seront très courtes pour les arrivages, car plus de 50 % des produits stockés dans ce centre de distribution viendront d'Asie et arriveront soit du port d'Halifax par train jusqu'à ce centre de distribution, soit de Vancouver jusqu'au centre de distribution par train. À partir du centre de distribution, le transport se fera par train vers les Maritimes jusqu'à différents points, Moncton ou Halifax, et de là par camion jusqu'aux magasins. Le point de transbordement se situe là où il existe un site intermodal où on peut transborder le produit du train au camion efficacement.

Extrait des quatrième et cinquième réunions concernant le trafic du fret conteneurisé manutentionné par les ports du Canada. Comité sénatorial permanent des Transports et des Communications. Ottawa, Parlement du Canada 22. (2008)

Plus largement, au moment où la Société *Canadian Tire* réalise son investissement, la nature du pôle logistique qu'elle eut pu intégrer se trouve bouleversée, et l'on comprend dès lors que le pôle logistique qu'ils semblent toujours vouloir constituer ensemble embrasse une conception multi-sites plus proche de l'idée d'une grappe logistique régionale.

Bien que cette démarche initiale de *Canadian Tire* n'ait pas donné lieu à quelque évaluation publique que ce soit parce que le site choisi disposait déjà d'un zonage industriel, la CPTAAQ doit en 2009 statuer sur une demande de dézonage liée à ce projet et déposée l'année précédente. En effet, la municipalité de Coteau-du-Lac fait en 2008 une demande de dézonage pour 181 hectares de terres agricoles détenues par *Alta Industries*, propriétaire du parc industriel dans lequel s'est implanté *Canadian Tire* quelques années plus tôt. Bien que cette demande ne soit pas portée par *Canadian Tire*, qui n'intervient ni directement ni indirectement dans le processus, elle est présentée comme une opération visant d'abord et avant tout à permettre à cette entreprise de

vente au détail d'ériger la deuxième phase de son centre de distribution sur une portion de 85 hectares des terrains à être dézonés. La demande, qui déborde largement les besoins du détaillant, est en outre présentée comme la réalisation d'un projet de « *centre de transport intégral à valeur ajoutée* », répondant aux « orientations régionales », qui visent à consolider autour de *Canadian Tire* les activités d'autres entreprises décrites comme satellites, aux activités inhérentes à celles de cette dernière. Ces entreprises, qui, laisse-t-on entendre, ne manqueraient pas d'en attirer d'autres, ont exprimé leur intérêt pour le projet par des options d'achat d'une partie des superficies à être dézonées, argüe la demanderesse.

Cette nouvelle demande de dézonage donne lieu à un débat sur la nature même du projet et la définition d'un « *centre de transport intégral à valeur ajoutée* ». Ce terme, les promoteurs de ce projet sont les premiers à l'introduire dans le débat public, bien que les autorités régionales (MRC de Vaudreuil-Soulanges), en réaction à l'annonce des projets de *Canadian Tire* (centre de distribution initial annoncé en 2005) et du *Canadien Pacifique* (annoncé en 2007), aient élaboré des orientations de développement suggérant la création sur leur territoire de « pôles logistiques » à l'échelle régionale. On notera à ce propos que les documents produits par les instances locales font preuve d'une grande variabilité sémantique et que le projet de pôle, de grappe ou de centre logistique englobe tantôt plusieurs sites, tantôt un seul mégasite, et enfin qu'il est justifié par le désir de capter les flux intermodaux venant d'Asie et du port de Montréal.

Le projet de Coteau-du-Lac et d'*Alta Industries* est présenté sous la même forme manichéenne que celui du *CP*, comme un ensemble techniquement et économiquement intégré dont chaque partie doit être réalisée sous peine de compromettre l'ensemble, un investissement de plusieurs centaines de millions de dollars représentant des milliers

d'emplois, affirment ces promoteurs. Aussi font-ils valoir non seulement que l'ensemble des implantations proposées à l'intérieur du projet sont liées au secteur de la logistique et du transport, mais que ces implantations sont essentiellement justifiées par le projet de Canadian Tire de réaliser la « deuxième phase » de son centre de distribution, les activités des unes étant inhérentes à celles des autres. Ainsi, Marc VAN AUDENRODE, économiste dont l'expertise est sollicitée par la ville de Coteau-du-Lac en soutien à sa demande, souligne dans un complément d'information rédigé en réponse aux questions soulevées par les analystes de la commission que :

Par ailleurs, dans le transport comme dans d'autres industries, les entreprises d'un même secteur tendent à s'établir à *proximité* les unes des autres lorsque cela leur permet de réduire leurs coûts, ainsi que d'accroître les échanges et l'interdépendance entre elles. [...] C'est pourquoi il existe plusieurs exemples de secteurs d'activité économiques où les firmes s'établissent en « grappe », en particulier dans le secteur du transport.

Ainsi les *zones multimodales* de transport et d'échanges de cargaisons de marchandise se développent invariablement autour d'un pôle majeur d'origine et de destination de marchandises autour duquel se greffent bon nombre de sous-traitants et intermédiaires, appelées « entreprises satellites ».

[...]

Ce modèle d'organisation et de planification des *plateformes intermodales* se répète de façon systématique, peu importe la nature du pôle attirant et expédiant les marchandises, la diversité des modes de transport sollicités (combinaison de camion, train, bateau ou avion) et la localisation géographique de ces activités. En économie, lorsqu'un résultat de marché se répète de façon aussi prévisible, c'est le

signe qu'il existe de fortes incitations monétaires poussant les opérateurs à adopter une telle organisation. (VAN AUDENRODE 2009, pp.4-5)

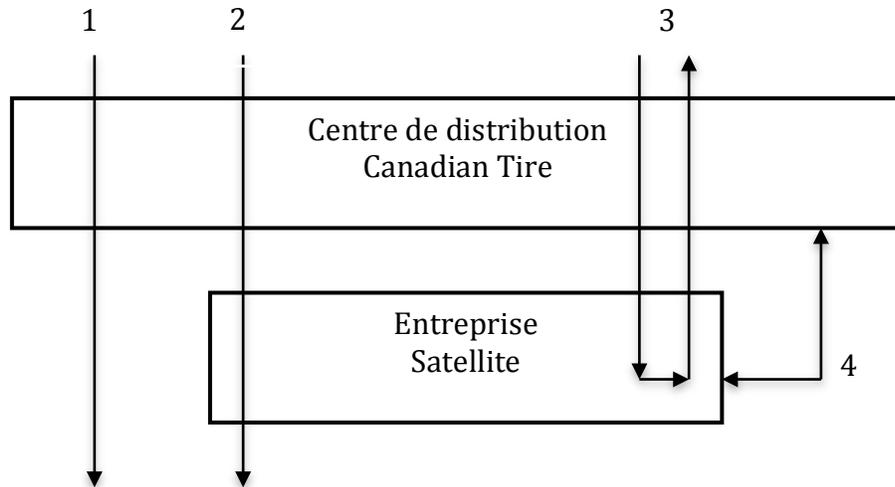
Ainsi, en se fondant sur une analyse qui se campe sur les fonctions autorégulatrices du cadre technoéconomique isolé de son « environnement », l'argumentaire censé étayer la position des promoteurs fait plutôt la démonstration, d'un point de vue technique et économique, des divergences entre le projet de « centre de transport intégral à valeur ajoutée » reposant sur le seul transport routier et l'effet d'entraînement d'un centre de distribution, et l'archétype du « pôle logistique intégré », que l'économiste décrit dans les faits et qui, lui, s'appuie sur un « pôle majeur d'origine et de destination » qui, on le comprend bien, se trouve à être une « plateforme intermodale » qui structure autour d'elle une « grappe économique » du transport et de la logistique. Or, si l'on évoque la possibilité d'un prolongement des embranchements ferroviaires que possède déjà le CN dans le parc industriel de Coteau-du-Lac, donnant un vernis intermodal au projet, il est évident que ces embranchements ne pourraient être utilisés pour l'acheminement des conteneurs qui constituent le cœur des opérations de transport induites par le centre de distribution.³⁸ Les opérations de trains-blocs intermodaux, qui sont la base du système intermodal ferroviaire contemporain en Amérique du Nord, excluent par nature la formation de convois particuliers pouvant être acheminés par chemin de fer à un client au-delà du terminal intermodal régional. C'est le rôle que jouent les gares de triage dans un modèle d'opération traditionnel et qui ne s'applique pas au trafic des conteneurs

³⁸ Bien que le CN achemine une partie du trafic destiné à *Canadian Tire* depuis le port de Halifax, ces opérations sont marginales si on les compare à celles qui s'appuient sur le réseau du CP qui ne jouit pas d'accès au site de Coteau-du-Lac.

intermodaux, bien qu'il soit encore utile pour d'autres secteurs d'activité industrielle. Cette distribution finale est, dans les opérations intermodales, transférée sur le réseau routier. C'est, entre autres, cette caractéristique du transport multimodal qui induirait la colocalisation des plateformes intermodales et des centres de distribution dans l'archétype du pôle logistique intégré qui s'est constitué au fil des deux dernières décennies. Ainsi, la description théorique fournie par le consultant du promoteur pour appuyer l'argument du développement contigu des activités des principaux fournisseurs de service de *Canadian Tire* fait curieusement la démonstration contraire lorsqu'on considère que l'un des principaux fournisseurs de service, le CP, bien qu'implanté potentiellement à proximité, ne sera pas localisé de manière contigüe au projet du détaillant.

D'autre part, le même expert s'attarde longuement à décrire les liens entre le centre de distribution de *Canadian Tire* et les entreprises dites satellites, notamment par le recours à un diagramme explicatif qu'il décrit dans le texte :

Typologie des échanges économiques entre le Centre et une entreprise satellite (tel que proposé par Marc Van Audenrode; Groupe d'analyse)



Chacune des lignes fléchées numérotées indique un type différent de mouvement de conteneurs associé au Centre, selon qu'il transite ou non par l'entreprise satellite. Alors que le déplacement de type 1 ne transite pas du tout par l'entreprise satellite, ceux de type 2 et de type 3 transitent respectivement une fois et deux fois pour chaque déplacement de conteneur. Quant au type 4, il s'agit de déplacements qui ne sont pas liés aux expéditions de marchandises comme telles, mais se produisent de façon autonome, selon les besoins. Par exemple, on peut penser à l'entretien de camions ou à des déplacements d'équipement. Ainsi, pour les interactions économiques de type 2, 3 et 4, la distance intervient comme variable ayant un impact sur le coût de ces échanges. (VAN AUDENRODE 2009, pp.5-6)

Si l'implantation de *Robert Transport*, décrit comme fournisseur de service de transport attitré pour *Canadian Tire* à Coteau-du-Lac, peut être comprise comme

l'adjonction d'une fonction satellite au centre de distribution puisque des échanges de types 2, 3 et 4 les uniraient, les projets d'implantation du *Groupe Goyette* et de *Pival International* n'entrent pas dans cette catégorie puisqu'ils ne partagent aucun lien avec le détaillant. D'une part, *Groupe Goyette* est une entreprise de transport routier analogue et concurrente de *Robert Transport*, et si l'une est transporteur attiré de *Canadian Tire* à Coteau-du-Lac, on comprend que l'autre ne le serait pas. D'autre part, *Pival International* est une entreprise qui fournit des services logistiques. Elle remplit des fonctions analogues à celles offertes au centre de distribution de *Canadian Tire* pour des entreprises qui ne disposent pas de leur infrastructure propre ou qui désirent soustraire cette fonction, ce qui à l'évidence n'est pas le cas du détaillant. On comprend donc que, bien que *Pival International* puisse désirer étendre ses installations de Coteau-du-Lac (puisque'elle avait une installation sur le site, installation qu'elle a depuis abandonnée), cette expansion n'a pas de rapport avec la présence du centre de distribution du détaillant, qui n'est pas un client.

Ainsi, bien que l'expert-économiste fasse grand cas des liens théoriques qui peuvent unir le Centre et les entreprises satellites, ces entreprises, dans deux cas sur trois, ne peuvent pas être qualifiées de satellites et n'entrent pas par conséquent dans la description fournie par l'expert. Ce constat est aggravé par le fait que l'implantation ou l'expansion de ces entreprises demeurent du domaine de l'hypothèse, leurs projets n'étant jamais décrits au-delà de l'évocation des d'options d'achat. Ces relations, de l'aveu même de l'économiste à la solde des promoteurs du projet, qui devrait donc avoir le meilleur accès aux informations pertinentes, ne peuvent être décrites dans les faits :

À ce stade, nous ne disposons pas de données factuelles précises qui permettraient de caractériser et de prédire la nature et l'importance des liens économiques qui auront cours entre le Centre et ses entreprises satellites. En effet, la seule information disponible à ce titre concerne les projets préliminaires d'établissement de trois entreprises autour du Centre [...]. (VAN AUDENRODE 2009, p.7)

Ce constat, étonnant de candeur, ne l'empêche pourtant pas quelques paragraphes plus loin de transformer ces « projets préliminaires » en choix délibérés et clairs d'investissement liés aux interrelations réelles des entreprises :

Il faut souligner que parmi toutes les localisations possibles qu'auraient pu envisager ces trois entreprises, elles ont délibérément *choisi de s'installer* tout juste à côté du Centre. Ce libre choix *signale clairement l'importance stratégique qu'accordent ces entreprises à la proximité du Centre*, ce qui leur permet de réduire au minimum la distance associée aux déplacements physiques entre elles. (VAN AUDENRODE 2009, p.7)

Aussi, le projet présenté par Coteau-du-Lac ne peut être considéré comme un ensemble dont toutes les parties sont liées au désir d'expansion de *Canadian Tire* que si l'on comprend que, imposant tant par sa taille que par son impact sur l'économie régionale, le projet de cette entreprise constitue un prétexte pour les autorités locales (MRC, CLD et municipalité) ainsi que pour le propriétaire des terrains, Alta Industries, pour accroître, sans avoir à justifier les demandes individuelles des entreprises, la superficie du parc industriel de Coteau-du-Lac redéfini tactiquement comme *centre de transport intégral à valeur ajoutée*.

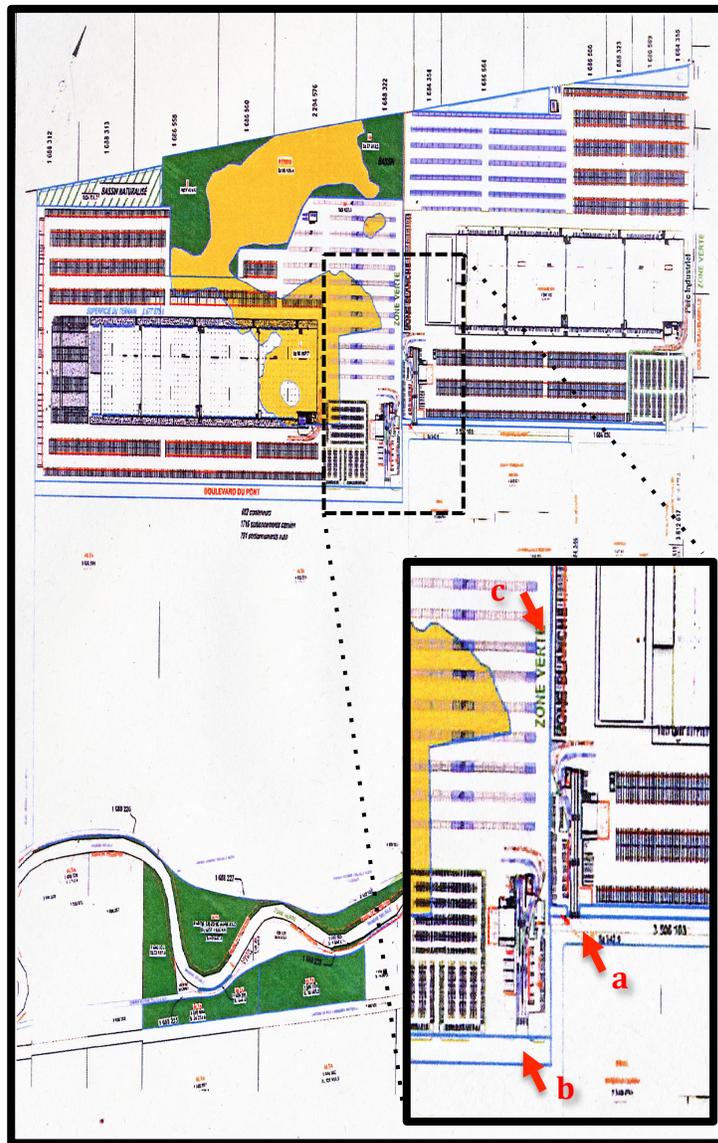
C'est dans ce sens que l'on peut comprendre les interventions des opposants au projet qui font ressortir que le concept de « *centre de transport intégral à valeur ajoutée* » ne doit pas être interprété comme la création d'une nouvelle unité de développement structurante dans laquelle toutes les entreprises de logistique et de transport devraient être implantées de manière contigüe, mais bien plutôt comme une orientation régionale rassemblant une constellation d'entreprises de logistique et de transport réunies dans une même région, mais sur plusieurs sites, par les réseaux de transport (LEBEAU, CARTIER et al. 2009). Comme nous l'avons déjà souligné, c'est à sa face même ce que la réalisation du centre de distribution de *Canadian Tire* démontre si on la situe dans son rapport avec le projet du Canadien Pacifique, les deux entreprises ayant jonglé avec l'idée de s'établir sur un même site pour, en fin de compte, choisir deux sites distincts dans la même région et le long des mêmes axes de transports, malgré l'importance des liens économiques et opérationnels avérés de leurs activités. On notera toutefois qu'aucun intervenant n'a soulevé l'existence de ce rapport pourtant explicitement énoncé en 2008 par le vice-président principal, Approvisionnements, Société Canadian Tire (tel que rapporté plus tôt). Ce qui apparaît d'autant plus étonnant que les deux demandes de dézonage sont présentées durant la même période.

C'est cet argumentaire critique du projet qui sera retenu par la commission (CPTAQ) dans sa décision de ne dézoner que 55 hectares. Il faut noter que la CPTAQ, en rejetant en partie la demande, autorise le dézonage des 55 hectares pour les fins précises de la réalisation « *du deuxième module* » du centre de distribution de *Canadian Tire*, estimant valide l'argument de la demanderesse que des relations étroites unissant le centre de distribution existant et le nouveau à être construit étaient essentielles, mais qu'elle n'avait pas fait la preuve que son projet ne pouvait être rationalisé. La lecture de

cette décision laisse penser que les commissaires, bien que cela ne soit jamais explicitement énoncé, entretiennent certains doutes sur la véritable nature de la demande; doute qui explique le refus d'une grande part du dézonage et les contraintes imposées pour les parties dézonées; doute qu'une lecture attentive de la preuve présentée permet en effet de soulever.

Outre les éléments déjà évoqués plus haut, l'analyse attentive des documents soumis, de même que l'examen des relations entretenues par les participants au processus, contribue encore davantage à entretenir ces doutes. Tout d'abord, aucune intervention faite lors des audiences de la commission n'émane directement de la Société *Canadian Tire* ni ne porte sa marque, alors que le projet particulier d'agrandissement du centre de distribution est présenté comme étant essentiel aux opérations de cette entreprise et que les autres superficies demandées sont présentées comme découlant directement de l'agrandissement du centre de distribution. Or l'entreprise ne fait pas partie des « Personnes intéressées » liées à la demande de dézonage devant la commission et aucun des témoins n'est issu de ses rangs. Même les documents techniques censés appuyer la demande d'exclusion, notamment les plans de propriété du site dédié à l'expansion de *Canadian Tire*, sur lesquels est illustré l'aménagement détaillé du projet d'agrandissement, ne font pas état de l'entreprise ou ne semblent pas émaner d'une démarche qui lui serait propre. L'analyse détaillée de ceux-ci, qui, rappelons-le, sont présentés comme la réalisation d'une deuxième phase d'un projet intégré où les installations sont intimement associées dans leur fonctionnement, fait voir [Figure 26, p.227] la juxtaposition de deux installations presque identiques, mais distinctes et non connectées, disposant chacune de leur propre portail d'entrée; bref un plan qui ressemble davantage à un copier-coller des installations existantes de *Canadian Tire* qu'à un projet d'expansion intégrée et réfléchi.

Figure 26. Plan et extrait du « Plan de propriété » illustrant l'agrandissement du centre de distribution de Canadian Tire présenté en annexe de la demande de dézonage de Coteaux-du-Lac



Note : Le projet de développement de la « seconde phase » du centre de distribution de Canadian Tire tel que représenté dans la demande de dézonage agricole, loin de constituer un ensemble unifié, se présente plutôt comme une juxtaposition de deux éléments identiques séparés par des obstacles physiques (c) et dotés de portails d'accès distincts (a, b).

Source de la figure :. COTEAU-DU-LAC, Ville de 2008. « Nouvelle version de l'annexe 12 - plan de propriété (version14).» Dans Demande d'exclusion de la zone Agricole: Agrandissement du parc industriel de Coteau-du-Lac: APUR, Urbaniste-conseils.

Cette impression est renforcée par les commentaires de l'urbaniste Hélène DOYON lors de la rencontre publique qui déclare, comme on peut lire à la page 91 de la transcription des notes sténographique, à propos de l'alignement est-ouest des espaces de stockage des conteneurs prévus sur le site :

Si vous vous posez des questions à savoir pourquoi l'orientation, on va l'appeler horizontale, c'est vraiment une question au niveau des mouvements avec l'existant, mais également au niveau des vents. [...] Donc, la configuration et l'implantation, elle est très spécifique et elle ne peut se faire que de cette façon-là.

On peut en effet remettre en question la valeur réelle d'une telle affirmation lorsque l'on constate que l'orientation des sites d'entreposage extérieurs est justifiée par la fluidité des mouvements avec les installations existantes, alors que le plan d'implantation montre clairement que les deux installations ne sont pas connectées. De même, l'affirmation que cette orientation se justifie par l'impact des vents dominants sur l'entreposage des conteneurs apparaît contestable lorsque l'on constate que des entreprises qui sont sans conteste expertes en matière de manutention et d'entreposage de conteneurs, le CN et le CP, empilent les conteneurs dans l'axe nord-sud dans leurs installations intermodales montréalaises, y compris dans le cas du projet du CP à moins de 10 km du projet de Coteau-du-Lac [Figure 25, p.210]. On constate en outre, à la lecture des échanges entre les experts appelés par la demanderesse et la commission, que ceux-ci n'évoquent jamais d'analyse spécifique, l'argumentaire reposant essentiellement sur les concepts généraux et le jugement d'expert, experts dont l'indépendance face au dossier peut être remise en cause par l'existence du lien contractuel avec la demanderesse et la personne intéressée qui, rappelons-le, ne sont ni

Canadian Tire, ni les autres entreprises de transport et de logistique qui devraient former ce *centre de transport intégral à valeur ajoutée*, mais la municipalité et *Alta Industries*, propriétaire des terres agricoles devant être dézonées.

Enfin, cette impression quant au degré réel d'implication de *Canadian Tire* dans le projet qui fait l'objet du débat se trouve renforcée par le même témoignage du vice-président principal Approvisionnements de la société devant le *Comité sénatorial permanent des Transports* répondant à une question du sénateur MASSICOTTE. Il est important de noter ici que ce témoignage de l'officier de *Canadian Tire* est donné le 30 janvier 2008 alors que la demande de dézonage de Coteau-du-Lac est enregistrée à peine plus d'un mois plus tard, le 11 mars 2008.

Le sénateur Massicotte : Dans les deux cas, j'imagine que la seule autorisation dont vous avez besoin est celle de la municipalité, n'est-ce pas ? Vous avez sans doute aussi un problème de zonage agricole. Vous-même et le CP avez-vous réglé ces problèmes d'autorisation ?

M. Sinnott : Je ne peux pas parler pour le CP. L'emplacement choisi par *Canadian Tire*, qui est très près des Cèdres, à Coteau-du-Lac, se trouve à avoir un gros parc industriel : il s'agit donc déjà d'une zone industrielle. Cela nous a beaucoup facilité les choses en ce qui concerne la durée du cycle. Je pense qu'il y a des terrains avoisinants que nous n'avons pas achetés et qui, sauf erreur, n'ont pas encore obtenu tous les permis nécessaires. La filière doit être suivie et cela pourrait se faire à un moment donné dans l'avenir.

Extrait des quatrième et cinquième réunions concernant le trafic du fret conteneurisé manutentionné par les ports du Canada. Comité sénatorial permanent des Transports et des Communications. Ottawa, Parlement du Canada 22. (2008)

La personne qui, de prime abord, est le mieux au fait des intentions de son entreprise quant au développement des centres de distribution et des obstacles réels que pourrait représenter le zonage agricole pour les ambitions de son entreprise, à une question directe sur ces projets dans la région de Montréal et son rapport avec l'enjeu agricole, ne parle pas de l'expansion de son site à Coteau-du-Lac, et encore moins de celui-ci comme d'un impératif pour son entreprise. Par pudeur commerciale, il n'évoquait que le souvenir d'un dossier de dézonage, de terrains qu'ils « *n'ont pas achetés* » pour une « *filière* » qui « *doit être suivie et [...] pourrait se faire à un moment donné dans l'avenir* ». ³⁹

La « *filière* », que la décision de la CPTAQ avait peut-être ralentie, sera ravivée par l'appel logé devant le Tribunal administratif du Québec sur la base d'erreurs de droit et de faits allégués. Dans leur décision rendue en mars 2011, les juges administratifs réproouvent la démarche de la commission quant à l'évaluation des besoins réels de *Canadian Tire*, lorsque la commission limite le dézonage aux seules portions de terres adjacentes à son installation existante qui présentent un potentiel agricole faible et l'octroie au seul bénéficiaire du détaillant.

³⁹ Cette pudeur n'avait donc pas été entamée par l'effet du temps puisque la réponse du représentant de l'entreprise Canadian Tire donnée devant les sénateurs à quelques semaines du dépôt par la ville de Coteau-du-Lac de la demande de dézonage agricole (2009) est en tout point semblable à celle donnée 2007 à un journaliste rapportant les premiers échos du projet d'agrandissement du centre de distribution en 2007 : *Du côté de Canadian Tire, la porte-parole, Caroline Casselman, a refusé de commenter, se contentant de confirmer l'existence d'une «éventuelle phase 2». «Nous avons bien une option sur ce terrain, mais rien n'est officiel, a-t-elle dit. Il est donc prématuré d'en parler.»* LESSARD, L. (2007). Un méga-entrepôt sur des terres agricoles *La Presse*. Montréal.

[40] La Commission décide que les économistes, les gestionnaires et autres experts qui ont estimé les volumes de marchandises à manutentionner sur le site pour distribution dans les magasins de Canadian Tire se trompent, elle considère que les experts, architectes et ingénieurs qui ont calculé les espaces nécessaires pour les bâtiments et les aires de circulation, d'entreposage et de stationnement se trompent et que les arpenteurs-géomètres qui ont calculé les superficies se trompent.

[41] Selon la Commission, tous les professionnels auraient choisi la facilité et n'auraient pas fait les efforts nécessaires pour rationaliser l'espace requis pour l'implantation du centre de distribution.

[...]

[53] La Commission peut très bien refuser une demande en se fondant sur les critères applicables de la LPTAA⁴⁰, mais la Commission n'a pas l'expertise ni la compétence pour se prononcer sur la faisabilité commerciale, économique, industrielle et technique du projet de Canadian Tire.

Ainsi, en rejetant l'évaluation faite par la commission, qui juge que la demanderesse n'avait pas fait la démonstration que tous les espaces demandés pour l'agrandissement des installations de *Canadian Tire* étaient nécessaires à la réalisation du projet de cette entreprise, le tribunal donne foi à l'ensemble des expertises soumises par la demanderesse sans soulever de questionnement sur l'origine réelle des données fondant ces appréciations expertes, et plus spécifiquement sur l'absence d'information provenant directement du détaillant. Dans la même foulée, le tribunal se penche sur la décision de la

⁴⁰ Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles

commission quant à l'octroi du dézonage pour la création d'un *centre de transport intégral à valeur ajoutée* qui, à cet égard, évaluait que :

La proximité des usages paraît importante dans ce concept, mais que toutes les entreprises soient établies sur des terrains contigus les uns aux autres apparaît illusoire comme concept. Les entreprises existantes qui seraient situées ailleurs que dans le secteur visé n'auraient tout simplement pas la possibilité de faire partie du pôle régional, ce qui n'a pas de sens. (LEBEAU, CARTIER et al. 2009, p.15)

L'argumentaire retenu par les commissaires est soumis par le géographe Gilles Sénécal, dont le témoignage est appelé par l'UPA et qui, lors de la rencontre publique de la commission, soutenait que (déclaration reproduite dans la décision du Tribunal administratif) :

En résumé, je pense que si on ramène à la proposition qui est formulée dans le document, je pense qu'on peut avoir une perspective régionale, on peut avoir une perspective qui déborde de ces activités de « containers », de transbordement et d'entreposage, et là faire participer, je dirais, les localisations qui sont à proximité et qui permettraient la réalisation, je le pense, d'un projet à caractère régional.

Les juges administratifs, chargés de revoir cette évaluation, se lancent donc dans l'analyse du concept de *centre de transport intégral à valeur ajoutée* en citant longuement l'*Énoncé stratégique : concept de transport intégral à valeur ajoutée* produit par le Centre local de développement de Vaudreuil-Soulanges (CLD Vaudreuil-Soulanges) publié en février 2007. Nous reproduisons ici cette citation :

On dénombre 83 entreprises spécialisées en transport dans la région, dont 47 se sont établies il y (sic) moins de 5 ans. Ce secteur emploie plus de 1670 personnes. Deux *centres de transport intermodal* sont en gestation et doubleront vraisemblablement l'importance de ce secteur comme employeur.

De très grands joueurs en transport continental étudient des projets d'envergure qui verront bientôt le jour dans la région. Nous sommes en train de créer *deux centres intermodaux ultraspécialisés*, entraînant derrière eux une transformation importante de la structure économique du territoire.

Le CLD de Vaudreuil-Soulanges veut profiter de cette nouvelle dynamique, pour orienter le développement du secteur transport de façon positive et contrôlée, éliminant ainsi le développement sauvage accompagnant souvent une croissance trop rapide d'une activité spécifique. C'est l'origine de la stratégie de développement, basée sur le Transport intégral à valeur ajoutée, pour la région de Vaudreuil-Soulanges.

[...]

Le concept de transport intégral à valeur ajoutée vise la captation de flux de transport pour appliquer une action de transformation sur le produit, tout en concentrant une masse critique significative procurant l'ensemble des services nécessaires au secteur transport dans la région ainsi que l'ensemble des outils de recherche et de développement pour le secteur.

[...]

La région de Vaudreuil-Soulanges veut devenir la référence en matière de transport dans l'est du Canada. Elle veut devenir une zone d'excellence en matière de transbordement, de logistique, de transport à valeur ajoutée; c'est pourquoi elle met tant d'effort à mettre en place *deux centres intermodaux de distribution à*

valeur ajoutée dans les trois prochaines années : l'un situé dans la municipalité de Coteau-du-Lac au parc industriel d'Alta, l'autre dans la municipalité des Cèdres, au parc industriel des Industries Soulanges Limitée, où s'implantera le port intérieur de la compagnie des chemins de fer Canadien Pacifique.

Alors que les juges cherchent à clarifier le concept de *centre de transport intégral à valeur ajoutée*, qui viendrait appuyer l'argument de la contiguïté des activités du centre de distribution de *Canadian Tire* et des entreprises satellites, on ne trouve pas ce terme dans la citation qu'ils font de l'énoncé stratégique de la CLD, où l'on notera le foisonnement des variations terminologiques. Celui-ci fait plutôt référence, à l'égard de l'idée de concentration des activités, aux concepts de « centres de transport intermodal », de « centres intermodaux ultraspécialisés » et de « centres intermodaux de distribution à valeur ajoutée » ; concepts qui partagent tous l'adjonction des vocables « centre » et « intermodal ». Ici, comme dans le cas de la description des motivations économiques du regroupement des fonctions logistiques et intermodales proposées par l'économiste Marc VAN AUDENRODE et énoncées plus haut, on semble bien décrire l'archétype du pôle logistique intégré dans lequel l'établissement d'un terminal intermodal est le moteur de l'agglomération des fonctions de distribution. Or, comme nous l'avons déjà souligné, on chercherait en vain la dimension intermodale dans la proposition de dézoning de Coteau-du-Lac. Ainsi, la caractérisation du projet comme *centre de transport intégral à valeur ajoutée* semble plutôt faire référence au « *concept de transport intégral à valeur ajoutée (qui) vise la captation de flux [...] dans la région* », concept qui, comme le soulignait la CPTAQ et l'expert de l'UPA, est de fait envisagé à une échelle régionale. Or les juges administratifs concluent que :

[103] Concrètement, l'agrandissement du parc industriel de Coteau-du-Lac permettrait la création d'un centre de transport intégré à valeur ajoutée par l'agrandissement des activités de Canadian Tire ainsi que par l'implantation d'entreprises satellites et d'entreprises complémentaires qui viendront s'y greffer dans un parc industriel accessible et doté d'infrastructures appropriées.

[...]

[105] Le procureur de la Municipalité rappelle que la décision mentionne que près des deux tiers de l'aire demandée seraient occupés le lendemain d'une autorisation. Lorsque la Commission affirme que le concept apparaît illusoire, ce ne serait pas parce que le projet n'est pas faisable.

[106] Lors de la rencontre publique devant la Commission, l'urbaniste Hélène Doyon énumère les entreprises ayant manifesté un intérêt pour s'implanter sur les terrains adjacents au futur centre de distribution de Canadian Tire.

[...]

[111] De sorte qu'en aout 2009, 68 % de la superficie demandée sont déjà dédiés, par des options d'achat et des lettres d'intérêt, à des entreprises précises.

[112] L'affirmation qu'il apparaît illusoire comme concept que toutes les entreprises soient établies sur des terrains contigus est erronée et contraire à la réalité.

[113] Selon le Petit Robert, le qualificatif illusoire signifie « *Qui est propre à engendrer l'illusion. Qui peut faire illusion, mais ne repose sur rien de réel, de sérieux.* ».

[114] Or, il faut reconnaître qu'un concept fondé sur des investissements de plus d'un demi-milliard de dollars par plusieurs entreprises bien établies et dont plus de 250 millions de dollars sont déjà dépensés comporte un certain degré de réalisme et de sérieux.

Les juges administratifs, en rejetant l'interprétation de la CPTAAQ, reprennent à leur compte celle proposée par la municipalité et les experts qu'elle convoque, interprétation qui transforme des options d'achat et des lettres d'intérêt en « *investissements de plus d'un demi-milliard de dollars* »; raccourci qui ne tient pas compte de la nature spéculative des options d'achat et des lettres d'intérêt, engagements qui ne lient pas les parties, le détenteur de l'option pouvant ne pas l'exercer. De même, elle consacre l'élimination, dans le concept de *centre de transport intégral à valeur ajoutée*, de la dimension intermodale qui, aux dires mêmes des experts et des instances locales, reprenant l'archétype du pôle logistique intégré, se trouve à être le moteur de l'intégration sur un même site des différentes fonctions logistiques. Ainsi comme le suggère la demanderesse, la simple présence d'un centre de distribution se trouve à se substituer au terminal intermodal comme moteur de la concentration d'une masse critique de fonctions logistiques. Bien que lui-même réinterprète avec libéralité les définitions conceptuelles proposées dans les documents amenés en preuve, le tribunal déclare que la commission ne peut remettre en question les interprétations soumises par une partie ayant un intérêt direct à ce que la décision lui soit favorable, consacrant le sophisme de l'appel à l'expert comme principe de droit subjuguant le pouvoir discrétionnaire de la commission quant à l'appréciation des témoignages et de preuves qui lui sont faites et quant à son mandat d'arbitrage entre les besoins exprimés par les demandeurs et la préservation des terres agricoles.

Aussi, la transformation rhétorique de ce qui n'est en fait qu'un assemblage d'options d'achat et de lettres d'intérêt, par le propriétaire foncier et son alliée municipale, si elle n'a pas facilité sa demande devant la commission, lui assure un traitement favorable devant le tribunal administratif, sans pour autant engager

réellement les entreprises sur lesquelles ce projet devrait reposer dans les faits. Alta et la municipalité obtiendront ce qu'ils ont demandé, les juges administratifs donnant foi à l'ensemble de leur argumentaire.⁴¹

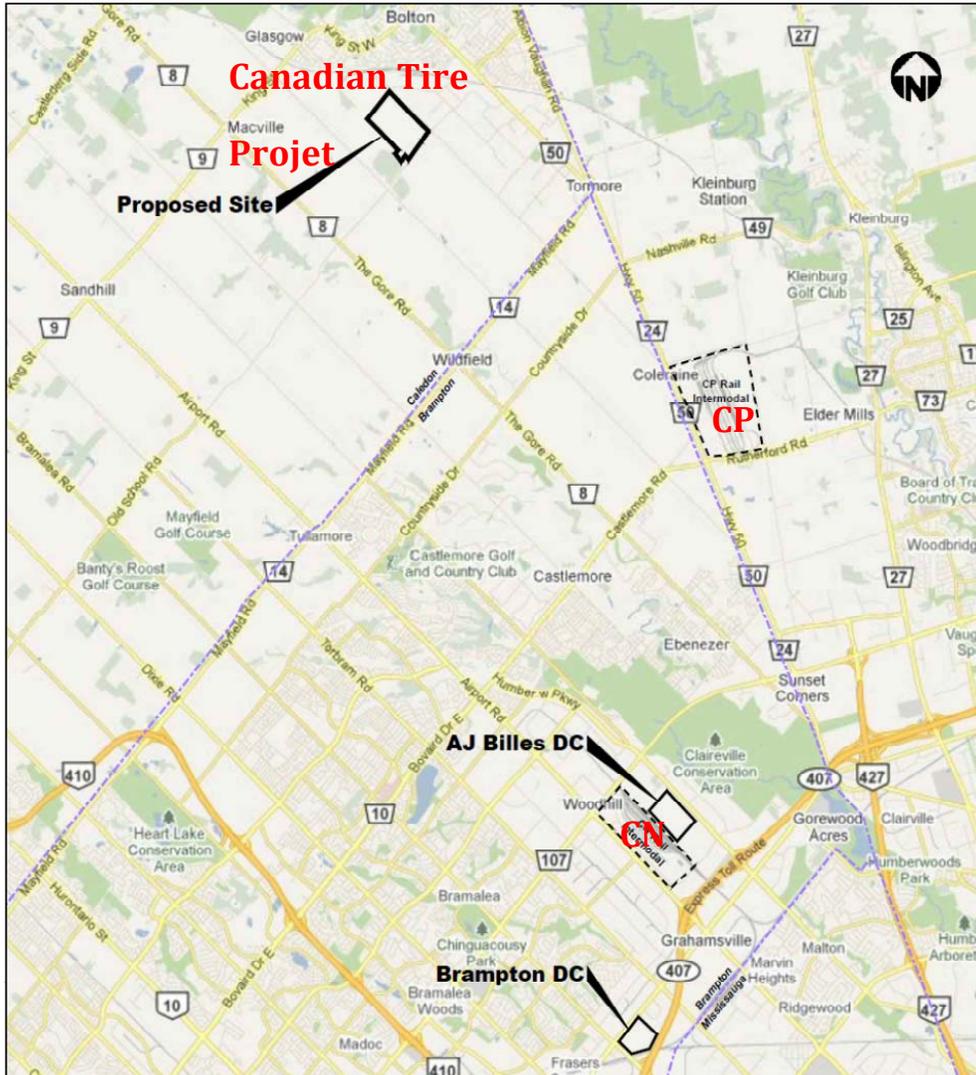
Cette contradiction apparente entre les prétentions de la demanderesse quant à la nature du projet de *Canadian Tire* et du *centre de transport intégral à valeur ajoutée*, conclusion endossée par le Tribunal, et la qualité des éléments factuels portés en preuve, de même que la participation plus que discrète des entreprises mises en cause dans la démarche, si elles ne permettent pas d'affirmer que le détaillant et les autres entreprises n'avaient pas réellement l'intention d'étendre leurs activités sur le site de Coteau-du-Lac, permettent tout de même de supputer que ces intentions n'étaient pas aussi précises que ce que laissait entendre la demande de dézonage dont toute la rationalité reposait sur le projet « essentiel » du détaillant et ses effets induits. En poussant quelque peu cette logique, on constate que si la conclusion d'options d'achat permet aux entreprises qui les ont contractées (*Canadian Tire, Robert Transport, Groupe Goyette, Pival*) de manifester un certain intérêt pour l'acquisition de terrains bien desservis et positionnés, pourvu qu'ils soient dézonés, ces manifestations d'intentions convergent avec la volonté du propriétaire foncier, Alta, de valoriser ses actifs (terres agricoles), que les options soient exercées ou non.

⁴¹ Il faut ici noter que la décision exécutoire du Tribunal administratif sera elle-même portée en appel. Cependant, cet appel ne porte pas sur la base d'une interprétation erronée des faits. Il portera sur le bienfondé de l'adjudication du dézonage par le tribunal, alors que la Commission prétend que le dossier devait lui être retourné. Les appels subséquents et le refus de la cour d'appel d'entendre la cause en 2015 donneront raison au tribunal et permettront de procéder au dézonage des terres.

Or de ce point de vue, si l'illusion d'un projet imminent n'est pas incompatible avec l'intérêt d'Alta, ici envisagé comme spéculateur foncier⁴², elle semble converger directement avec les intérêts de *Canadian Tire* puisque l'entreprise, sans se commettre directement, en multipliant les options de développement et l'activité spéculative susceptible de capter son investissement, peut faire jouer l'un contre l'autre les propriétaires fonciers et les juridictions qu'elle met en concurrence par ces projets potentiels. Un argument maintes fois évoqué par la demanderesse et ses consultants dans le cas de Coteau-du-Lac était que le refus, même partiel, de la demande de dézonage remettrait en question l'investissement dans son ensemble, investissement qui, laisse-t-on entendre, serait reporté sur un autre terrain, probablement dans une autre province. Or, comme l'ont souligné les commissaires dans leur décision, avant 2008, *Canadian Tire* envisageait justement la construction d'un autre centre de distribution, analogue à celui déjà construit à Coteau-du-Lac, dans la région de Toronto afin de desservir le centre et le sud de l'Ontario, plan qui aurait été revu, d'où la demande de dézonage. Vu les questionnements soulevés notamment par le témoignage du vice-président principal, Approvisionnement, de la Société Canadian Tire, on peut se demander si dans les faits cette option avait véritablement été écartée au profit du site de Coteau-du-Lac.

⁴² Alta, une entreprise qui œuvre essentiellement dans le domaine du génie civil et de la construction, détenait déjà les terrains qui faisaient l'objet de la demande de dézonage. Ainsi l'acquisition de ces terrains par une entreprise qui n'exerce aucune activité agricole paraît bien décrite comme une acquisition spéculative.

Figure 27. Plan de localisation du projet de centre de distribution de Canadien Tire dans le secteur Bolton de la municipalité de Caledon (Ont.)



Note: L'importance du rapport entre le projet de centre de distribution de Canadien Tire et les terminaux intermodaux existants des compagnies ferroviaires canadiennes (CN et CP sur le plan) est rendue explicite par ce plan dit de « localisation et de contexte », carte extraite de la 3e planche (sur 33) du document visuel accompagnant une présentation publique du projet faite le 26 novembre 2012 (CTREL 2012). On indique aussi la position de deux centre de distribution existant (Brampton DC et AJ Billes DC) dont les fonctions seraient regroupées par le nouveau centre.

Source de la figure: CTREL. 2012. «Canadian Tire Real Estate Limited Proposed Warehouse Distribution Centre Coleraine Drive and Healey Road Town of Caledon: Official Plan Amendment and Zoning By-law Amendment Applications:Public Open House November 26, 2012.»: Canadian Tire Real Estate Limited.

À cet égard, il est intéressant de comparer l'implication de *Canadian Tire* dans la démarche de Coteau-du-Lac et d'Alta en 2008-2009 et celle qui est engagée dès 2010 dans le secteur *Bolton* de la municipalité de *Caledon* [Figure 27, p.239], Ontario, au nord-ouest de l'agglomération de Toronto.⁴³ En effet, l'entreprise de vente au détail s'investit directement dans des démarches officielles⁴⁴ auprès de la municipalité ontarienne afin d'y établir un vaste centre de distribution dans lequel elle déplacerait les activités du centre qu'elle exploite déjà depuis 40 ans dans la municipalité voisine de Brampton. Dans ce cas, et bien que là aussi Canadian Tire ne soit pas propriétaire des terrains sur lesquels elle ambitionne d'ériger son centre de distribution⁴⁵, c'est *Canadian Tire Real Estate Limited* (CTREL) qui se présente aux rencontres publiques, produit directement les documents ou engage les firmes spécialisées pour la production des rapports

⁴³ On notera qu'au moment où le tribunal administratif délibère sur sa décision qui sera éventuellement favorable au projet de Canadian Tire, celle-ci engage des démarches pour la réalisation d'un autre centre de distribution ontarien qui rend le projet de Coteau-du-Lac caduc.

⁴⁴ Il apparait clairement des échanges de courriels révélés par les demandes de citoyens que, même avant que les demandes officielles aient été déposées en avril 2012 et que le projet ne soit présenté au public en août 2012, la municipalité avait engagé des démarches auprès du ministère des Affaires municipales et du Logement de l'Ontario pour préparer la demande d'une ordonnance de zonage ministérielle (Ministerial Zoning Order [MZO]) permettant de bloquer les recours dilatoires des opposants au projet. STRADER, M. (2014). Emails show Mayor and CAO tried to secure Ministerial Zoning Order in 2011: Was lobbyist hired to lobby for MZO? *Caledon Enterprise*. Caledon, **2 juin 2014**.

⁴⁵ Canadian Tire n'acquerra la propriété détenue par *Hopewell Development Inc.* qu'en juillet 2013, une fois abattus les obstacles administratifs à son projet de centre de distribution.

soutenant sa demande de zonage, qui vont des simulations de trafic à l'analyse de la pollution aérienne ou sonore (BA Group 2011; CTREL 2012). Si cette démarche ne fait aucune mention d'entreprises satellites aux activités inhérentes à celles du centre de distribution, elle fait tout de même ressortir, comme dans les premières planches des présentations publiques du projet, la relation de proximité entre le centre à être construit et les installations intermodales du CP et du CN.

Ceci contraste avec la présentation du projet de Coteau-du-Lac dans la demande de dézonage où la proximité des futures installations intermodales du CP n'est évoquée que dans les documents émanant de la CLD de Vaudreuil-Soulanges comme un des « deux centres intermodaux de distribution à valeur ajoutée », sans que les rapports qui les uniraient dans les faits soient mentionnés et encore moins explicités. Pourtant, les commentaires du vice-président Sinnott à l'égard des motivations initiales pour le choix de s'implanter en 2006 à Coteau-du-Lac — *« C'est proche des terminaux ferroviaires, ce qui est important. Il nous faut absolument nous positionner le plus près possible d'une tête de ligne ferroviaire. »* — confirment les liens étroits qui unissent les terminaux du transporteur ferroviaire et les centres de distribution de la chaîne de vente au détail.

D'autre part, cette comparaison fait ressortir que, comme la municipalité de Coteau-du-Lac et Alta, *Canadian Tire* fait valoir aux autorités ontariennes, comme le rapportent les médias locaux, que si sa demande n'est pas acceptée et que les permis ne sont pas délivrés dans les délais, elle déplacera son projet ailleurs... probablement au Québec (STRADER 2012; GREWAL 2013). C'est notamment sur la base de ce facteur que la ministre des Affaires municipales et de l'Habitation de l'Ontario émettra, en juillet 2013, une rare ordonnance de zonage ministériel autorisant l'entreprise à aller de l'avant avec son projet, malgré les démarches d'opposition de groupes de la communauté locale.

Ainsi, si *Canadian Tire* a pu envisager un développement additionnel de son centre de distribution du Québec en 2008-2009, elle avait déjà l'année suivante réengagé des démarches de planification avancée pour un nouveau centre de distribution ontarien, remplissant le rôle qui était prévu dans l'option d'expansion à Coteau-du-Lac. Ceci soutient l'hypothèse que le projet imputé à *Canadian Tire* dans la municipalité québécoise n'était pas, dans les faits, aussi avancé que l'ont suggéré les promoteurs du dézonage, ou du moins que ce projet était rendu caduc avant même que la décision en appel du Tribunal administratif du Québec ne soit rendue. Ceci confirme aussi que cette démarche, au-delà de la réalisation d'un projet précis, pouvait avoir sinon comme but principal, au moins comme avantage marginal, la capacité de mettre sous pression et en concurrence les institutions et les acteurs locaux.

4.1.3) La dimension spéculative de la dynamique de négociation des acteurs privés

Comme nous l'avons souligné au début de cette partie, c'est la combinaison des deux projets de *Canadian Tire* et du Canadien Pacifique, projets qui à maints égards tendaient vers la réalisation d'un pôle logistique de type « centre de charge » proche des archétypes nord-américains du genre, qui ont mené au dézonage éventuel de plus de 400 hectares de terre agricole dans la seule région de Vaudreuil-Soulanges sur les deux sites des Cèdres et de Coteau-du-Lac. Or il faut souligner qu'au moment d'écrire ces lignes, ni le projet de terminal intermodal des Cèdres (CP) ni le projet d'agrandissement du centre de distribution de *Canadian Tire* à Coteau-du-Lac n'ont été réalisés. Dans ce dernier cas, on pourra argüer que la réalisation d'un projet concurrent en Ontario fait la démonstration des impacts négatifs qu'ont les obstacles administratifs, comme le zonage

agricole, sur les visées économiques porteuses. Or, pour cela, il faudrait faire abstraction, d'une part, des doutes soulevés dans la démarche de Coteau-du-Lac par l'engagement pudique de *Canadian Tire* et des autres entreprises structurant le projet, et d'autre part, de la logique interne de ces projets de plateforme intermodale et de centre de distribution.

En effet, avant même que les deux projets ne soient présentés devant la commission sur le zonage agricole, l'économie mondiale, et en particulier celle de l'Amérique du Nord, entrainé dans ce qu'il est aujourd'hui convenu d'appeler la « grande récession », qui s'amorce avec la crise financière de 2007-2008, période de contraction économique la plus marquée depuis la Seconde Guerre mondiale, contraction qui a particulièrement affecté le commerce mondial et la consommation, les deux mamelles du transport intermodal et de la logistique. Or ces projets qui, on le devine par leur ampleur annoncée, représentaient des efforts de planification de très longue haleine ont donc été présentés dans un contexte économique qui n'était déjà plus celui dans lequel ils avaient été élaborés. Aussi, bien que le CP ait pu bénéficier d'un traitement rapide et positif de sa demande de dézonage devant la CPTAQ, le projet semble aujourd'hui pratiquement abandonné. Cet état de fait découle d'une longue agonie, la mise en service du projet ayant été reportée plusieurs fois : prévue en 2009 pour une entrée en service en 2013, cette échéance est reportée en 2010 à 2017, puis l'année suivante, en 2011, l'entreprise annonçait des délais supplémentaires de un à deux ans (MTQ 2013). Enfin, illustrant les possibilités de rationalisation de ses installations découlant de la réorientation des optiques de gestion que la nouvelle administration de l'entreprise implante, le président directeur du CP, Hunter Harrison, déclarait à propos des installations montréalaises de la compagnie, lors d'une conférence d'investisseurs tenue à New York le 5 décembre 2012 :

If we looked at our Montréal operation, which I think you will see maybe an aerial photograph of tomorrow, which was really a hump yard-style operation without a hump, which might have been the worst of all worlds. If you look at that operation there, we had a freight yard operation. And by the way, in a hump yard, you at least have to have 3 yards, individual groups of yards, where in a flat yard you could have 1 or at the most 2. But within that huge complex and about 60% of that track capacity today is not being utilized there. *We have, I guess, 6 work centers. We have the freight operation, we have 2 separate auto compounds, we have what we call our expressway service, which is the only actual trailer on flatcar service that we have, and we have our Intermodal business.*

Now that footprint, in the future what we will try to do is to take the auto compounds, the expressway, the Intermodal and all consolidate them in 1 yard in this 1 footprint, which will allow us to take one of the yards in the Montréal market [le terminal intermodal de Lachine] that has a value of somewhere in the neighborhood of \$40 million or \$50 million and to convert that, monetize that into free cash flow and every yard that we're looking at in that regard has that potential. So the whole hump yard rationalization is an exciting part of this exercise.

Bien au fait de l'état de ses installations à Montréal, le dirigeant, en ne faisant aucune mention du projet des Cèdres, énonce qu'il veut consolider toutes les activités ferroviaires de l'entreprise à Montréal, y compris les activités intermodales (terminal Lachine) sur la seule emprise du triage Saint-Luc. À la lumière de ces déclarations et du fait que l'entreprise n'ait jamais poursuivi ses démarches auprès de l'office d'évaluation environnementale fédérale, on ne peut pas s'étonner qu'en 2015, près de dix ans après le début de sa planification, on lise ceci sur le site de l'entreprise.

Le projet du CP à Les Cèdres est actuellement l'objet du programme de révision des installations existantes à l'échelle de l'entreprise. Compte tenu de cet examen en profondeur, le CP n'a établi aucun calendrier ferme pour les discussions sur l'aménagement de ce site. Nous réitérons notre engagement de fournir à toutes les parties intéressées les renseignements voulus sur le projet à Les Cèdres ainsi que sur nos activités dans cette municipalité. (C.P. 2016)

On peut donc conclure que la non-réalisation des deux projets représente une évolution des stratégies des deux entreprises face aux transformations du contexte économique dans le cadre commercial canadien, de même qu'une preuve du rôle pivot des terminaux intermodaux dans l'organisation des pôles logistiques intégrés comme forme urbaine nouvelle.

Ainsi, l'effondrement commercial résultant de la crise financière de 2007-2008 a induit un report du projet du Canadien Pacifique, report qui a déchu la région de Vaudreuil-Soulanges d'une partie de ses avantages postulés en matière d'accessibilité aux moyens d'acheminement. La proximité anticipée entre le centre de distribution de *Canadian Tire* et son débouché intermodal principal, qui avait justifié l'implantation initiale à Coteau-du-Lac, ne se matérialisant pas, puis étant écartée par le projet de réaménagement des installations du CP sur l'île de Montréal, l'option d'une concentration de l'essentiel des activités de distribution du détaillant dans l'Est canadien sur son site de Coteau-du-Lac devenait dans les faits impraticable, si elle l'avait déjà été. Ce double échec séquentiel démontre que le discours tactique élaboré par le promoteur du projet de Coteau-du-Lac était dans une certaine mesure *propre à engendrer l'illusion*. Cette illusion tient non seulement, comme le soutenait la CPTAQ, au fait qu'il était difficile d'envisager qu'un seul espace de développement puisse être susceptible de

concentrer l'essentiel des entreprises ayant pour mission le traitement et l'acheminement des marchandises, ni à la faiblesse de la démonstration des liens réels entre les entreprises devant structurer le *centre de transport intégral à valeur ajoutée*, mais cette illusion tient d'abord au fait que ce discours identifiait la fonction de distribution commerciale comme seul catalyseur stratégique de la centralisation du développement logistique, prétention démentie par le cheminement du projet de même que par une lecture attentive des avis d'expert et des orientations régionales, pourtant apportées en soutien au projet.

Cet abandon, par *Canadian Tire* et le *Canadien Pacifique*, d'une stratégie coordonnée visant le développement dans la région de Montréal d'un pôle logistique (plus ou moins intégré) de type centre de charge, proche des archétypes nord-américains du genre, mais son maintien tactique dans la rhétorique des acteurs nous rappelle la présence persistante d'un autre horizon stratégique inhérent au développement des régions urbaines et des entreprises réseau dans le cadre capitaliste. Cet horizon c'est celui de la spéculation foncière, stratégie financière s'associant au discours technoéconomique sur le développement du pôle de croissance logistique pour abattre les contraintes règlementaires et administratives assurant le contrôle normatif du développement urbain. Cette stratégie met en opposition la force d'un discours savant et expert propageant, par le truchement de l'exposé déterministe des « meilleures pratiques » et de l'« évolution technologique », les archétypes des modèles de développement des réseaux d'acheminement, et des institutions normatives aux expertises et aux juridictions limitées et cloisonnées, qui souffrent par ailleurs de l'acculturation plus générale des institutions publiques quant à leur part originale et autonome dans la gestion du patrimoine infrastructurel et des réseaux d'acheminement. Ces institutions, dans leur charge d'arbitrer les intérêts privés et collectifs, n'ayant

devant elles que la source univoque du raisonnement téléologique technoéconomique des promoteurs privés présentant les projets de développement comme des choix manichéens, n'ont d'autre choix que d'y céder.

Mais cette stratégie spéculative démontre aussi la faiblesse intrinsèque des modèles archétypaux de développement des pôles logistiques et des effets de leur propagation par les pratiques d'étalement. Nous avons postulé que la mise en place de nouvelles plateformes logistiques intermodales au sein de pôles logistiques intégrés répondait à une dynamique de privatisation et d'accaparement du potentiel intermodal au profit des entreprises de la grande distribution et à leur cohérence géographique basée sur le modèle de l'acheminement de biens importés sur les marchés de consommation périurbains et « rurbains ». Cette hypothèse se serait vérifiée si le projet initial et conjoint de *Canadian Tire* et du *Canadien Pacifique* s'était réalisé, puisqu'il aurait octroyé un avantage distinctif à ce grand distributeur quant à l'accès au réseau intermodal de ce transporteur ferroviaire pour l'importation de biens en provenance de la côte Pacifique, donc d'Asie, à être distribués dans l'espace périurbain et rurbain du Québec, de l'Ontario et des provinces maritimes. Or sa non-réalisation permet d'entrevoir que ce potentiel d'accaparement des débouchés intermodaux, particulièrement par les entreprises réseau canadiennes, a peut-être été un phénomène surestimé ou limité dans le temps comme dans l'espace et, qu'à contrario, le poids du patrimoine infrastructurel et des structures urbaines existantes, notamment de la répartition actuelle des fonctions de distribution commerciale et des entreprises manufacturières, est sous-estimé dans l'influence qu'il exerce sur les exploitants de plateformes intermodales.

D'une part, le coup de frein économique induit par la crise financière et la récession subséquente a fondamentalement remis en question les prémisses de croissance perpétuelle du modèle de pôle logistique intégré, qui repose sur les chaînes logistiques de la grande distribution nord-américaine, dont la logique commerciale s'appuie principalement sur l'importation massive de biens en provenance des pays à faible coût de main-d'œuvre de l'espace Asie-Pacifique. Ceci fait ressortir le caractère fini des besoins et du bassin des entreprises susceptibles de mener un tel développement. Le développement des infrastructures logistiques des principaux joueurs commerciaux qui ont structuré ce modèle a connu pendant plus d'une décennie un tel niveau d'investissement qu'il faut envisager, dans le contexte de croissance économique faible qui est aujourd'hui celui de l'occident tout entier, que leurs besoins puissent être comblés par les installations actuelles ou par une poursuite somme toute marginale de leur développement.

L'échec des démarches privées d'établissement d'un pôle logistique intégré à Montréal dans la région de Vaudreuil-Soulanges nous force à recadrer la place de la métropole québécoise dans son contexte canadien et nord-américain. Ainsi, si du point de vue canadien la région occupe une place centrale au cœur de la principale concentration démographique de l'espace national, elle se trouve à l'échelle nord-américaine en périphérie des réseaux de distribution des biens importés d'Asie. Or cet espace économique intégré dans le cadre des accords de libre-échange continentaux constitue l'horizon de planification et de gestion de la plupart des grands joueurs de la distribution de biens de consommation au Canada et au Québec. En effet, comme nous l'avons déjà évoqué au sujet précis de l'implantation du centre de distribution de *Wal-Mart Canada* dans la municipalité ontarienne de Cornwall, l'économie canadienne étant, du point de vue de la distribution commerciale, largement intégrée à celle des États-Unis,

il est possible que l'on surestime l'intérêt de larges segments du secteur de la distribution pour la colocalisation avec les débouchés intermodaux des réseaux ferroviaires canadiens et, plus largement, pour un positionnement montréalais. Comme nous l'avons dit, ceci semble particulièrement vrai pour les chaînes logistiques qui placent Montréal comme pôle de distribution de biens d'origine asiatique importés par les ports de la côte ouest, ce qui était en bonne partie le cas du projet de *Canadian Tire* et particulièrement du projet du CP présenté comme « un port intérieur » satellite, dirait-on, du port de Vancouver. Or il appert que le développement d'un pôle logistique intégré fondé sur cette seule logique et négligeant les attributs distinctifs de Montréal sur le marché de l'Atlantique est voué à l'échec, ce qui n'éteint pas le débat sur la structuration des pôles logistiques intégrés, notamment sur la base des plateformes intermodales existantes.

Enfin, ces derniers constats rendent d'autant plus préoccupante la dynamique spéculative qu'habilite le discours technoéconomique sans nuances sur les archétypes des pôles logistiques. Comme le démontre le cheminement juridique des deux projets discutés, ce discours, alors même qu'une partie de ses fondements empiriques se trouvent remis en cause par le libre choix des leaders privés du secteur, est cependant transformé en instrument rhétorique qui facilite la mise en disponibilité des terres aux fins de développement logistique et la mise en opposition des administrations et des institutions locales. Or, comme nous le verrons maintenant, cette dérive rhétorique colportée par les élites politiques et économiques de certaines localités de la périphérie métropolitaine montréalaise continue à influencer sur les politiques d'investissement public.

4.2) Appropriation des visées foncières spéculatives du développement logistique privé par les instances locales de la périphérie montréalaise à travers l'utilisation rhétorique du concept de pôle logistique

Au début des années 2000, à mesure que le contexte économique local s'améliore, les effets de la restructuration industrielle associée à la mondialisation des marchés replacent l'industrie du transport et de la logistique au centre des préoccupations de nombreuses entreprises et, par effet d'entraînement, des acteurs économiques et politiques locaux. La multiplication des projets de centres de distributions pour les entreprises réseau de la grande distribution dans la région de Montréal a rapidement attiré l'attention des acteurs politiques locaux. Ces projets sont : Canadien Tire à Coteau-du-Lac, phase initiale annoncée en 2005; Rona à Boucherville en 2005 et à Terrebonne, 2006; dans la région voisine de Cornwall, Wal-Mart Canada en 1999/2000; les nouvelles plateformes de transport intermodal ferroviaire (nouveau terminal intermodal du CN dans l'ouest de l'île de Montréal en 2003; le projet de nouveau terminal intermodal du CP aux Cèdres en 2007).

De même, en 2007, l'énoncé *Vision 2020* de l'administration du port de Montréal et son nouveau directeur Patrice M. Pelletier participe à ce regain d'intérêt. Rappelons que cette stratégie ambitieuse visait à faire passer entre 2007 et 2020 la capacité d'accueil des conteneurs au port de Montréal de 1,4 million EVP par année à 3,4 millions, et ce par la construction de trois nouveaux terminaux: Hochelaga-Viau (2013), Montréal-Est ou Contrecœur (2014-2016) et Contrecœur (2018-2020). Ce projet

d'investissement de 2,5 milliards de dollars serait selon l'APM « [...] *créateur de richesse collective [et] se traduira par des retombées économiques de 3,4 milliards \$ par année et 41 400 emplois en 2020, soit 2 milliards \$ en valeur ajoutée annuelle et 23 200 emplois additionnels.* » (APM 2008) De plus, afin de réintroduire de manière positive la question portuaire dans le débat urbain, le port invite la population le 31 août de la même année à une journée *Port en Ville* à l'occasion de laquelle 100 000 personnes visiteront les installations portuaires.

Enfin, l'annonce en 2006 que l'achèvement de son dernier tronçon permettrait à l'autoroute 30 de constituer, à son inauguration en 2012, une rocade de contournement au sud de l'agglomération montréalaise contribue-t-elle aussi à stimuler les projets de transport et de logistique, en particulier dans les municipalités qu'elle traverse et qui pourraient bénéficier des nouveaux débouchés ouverts par les flux de transport contournant le réseau congestionné du cœur de la métropole. Cette dynamique locale est accentuée par l'ouverture nouvelle des gouvernements supérieurs aux enjeux du transport des marchandises et de la logistique dans le contexte de la réorganisation mondiale des marchés, notamment à travers les initiatives de portes et de corridors de commerce qui visent à structurer le bouleversement des échanges économiques mondiaux et tirer parti des ententes de libre-échange. Ce contexte d'effervescence pousse les leaders économiques et politiques de bien des localités touchées par l'un ou l'autre de ces projets et initiatives à s'approprier graduellement le débat sur l'aménagement logistique régional, débat qu'ils en viendront à dominer; domination que l'étiollement précoce de la démarche coordonnée des gouvernements supérieurs rend d'autant plus facile. Ainsi, des régions comme Vaudreuil-Soulanges et Contrecoeur engagent une réflexion locale afin de profiter des projets énoncés et envisagés et de développer autour d'eux un effet d'entraînement.

Comme nous l'avons souligné plus haut [voir 2.3], la disponibilité de terrains abordables est un facteur clé du développement d'un segment important de l'industrie logistique, en particulier celle liée à la grande distribution qui externalise ses coûts fonciers en concentrant ses besoins d'espace de stockage dans des centres de distribution exurbains plutôt qu'au sein des points de vente urbains et périurbains. Le développement massif de cette activité dans la municipalité de Cornwall à quelques dizaines de kilomètres de la métropole québécoise, durant la première décennie du millénaire, en particulier de la part de filiales canadiennes d'entreprises américaines, s'est sans doute appuyé sur le facteur déterminant que constitue la proximité d'un passage transfrontalier avec l'État de New York, comme nous l'avons vu au point précédent. Mais ce développement est aussi sans conteste attribuable à la disponibilité de vastes terrains offerts à prix d'escompte. C'est d'ailleurs cet argument – la disponibilité immédiate de vastes terrains abordables et desservis – qui encore aujourd'hui est l'un des principaux arguments de vente utilisés par la municipalité ontarienne.

Les terrains du parc d'affaires sont actuellement à vendre, tous services inclus, au coût de 30 000 \$/acre. Ils font partie des terrains les plus abordables de l'Ontario. Lorsque vous ajoutez le fait que Cornwall n'a aucun frais de développement, le coût d'installation d'un établissement est assurément une grande motivation pour construire dans le parc d'affaires. Le zonage du parc permet une grande variété d'entreprises manufacturières et commerciales. (CORNWALL 2015)

Or, si la municipalité de Cornwall (de même que celle voisine de Long-Sault) bénéficie de réserves foncières à vocation commerciale et industrielle importante, ce qui

n'est pas le cas de la plupart des municipalités de la région métropolitaine de Montréal. En effet, dans le contexte québécois, le développement foncier se trouve limité par la *Loi sur la protection du territoire agricole* adoptée en 1978. Ainsi, tout développement immobilier s'effectuant à l'intérieur des périmètres d'urbanisation délimités par la loi se trouve à gruger graduellement un espace développable qui, s'il n'est pas fini, est soumis à une croissance limitée. Or, dans ce contexte de rareté et donc de pression positive sur les prix fonciers, le développement industriel, qui commande des prix moindres, s'est plus souvent qu'à son tour trouvé marginalisé par le développement résidentiel ou commercial plus susceptible de maximiser la valeur des terrains disponibles de même que les recettes fiscales des municipalités. Il en est résulté la création d'une trame de terrains industriels de petite dimension répartis de manière éparses sur le territoire de la périphérie montréalaise.

Confortées par la promesse d'investissements majeurs en infrastructure publique (Autoroute 30), parapublique (port) et privée (gare intermodale) qu'elles ne contrôlent pas et dont elles n'ont pas l'initiative, les régions de Vaudreuil-Soulanges d'abord, puis, suivant cet exemple, de Marguerite-D'Youville (dont fait partie la ville de Contrecoeur) en particulier (mais non exclusivement), se rabattent alors sur le seul domaine sur lequel elles ont véritablement prise et le seul qui puisse accroître directement leurs revenus : le développement foncier susceptible d'attirer chez elle les centres de distribution et de services logistiques qui, fait-on valoir, échappent à Montréal au profit de sa petite voisine ontarienne, Cornwall. Or pour remédier à cette problématique et créer *ex nihilo* l'offre de terrains abordables, seule susceptible d'attirer les entreprises de la grande distribution, les acteurs politiques de ces régions se sont trouvés dans l'obligation d'échafauder des projets de développement globaux qui, en dépassant les intérêts locaux, seraient susceptibles d'inciter les gouvernements supérieurs à assouplir les règles du zonage

agricole et à investir dans l'expropriation de vastes étendues de terre sur leur territoire. C'est dans cette optique de promotion locale que surgit le concept de pôle logistique intégré, jusque-là absent du débat.

4.2.1) La promotion par les instances publiques locales d'un pôle logistique dans la région de Vaudreuil-Soulanges

C'est la région de Vaudreuil-Soulanges qui, la première, s'intéresse au développement d'un pôle logistique, et ce dès le milieu des années 2000, dans le contexte où émerge chez elle certains des premiers et des plus importants projets privés de développement logistique (centre de distribution de Canadien Tire et Terminal intermodal du CP aux Cèdres décrits plus haut). Désireux de tabler sur l'élan généré par ces projets, les élus et les entreprises de transport et de logistique de la région se réunissent en 2007 au sein d'un nouvel organisme, le *Pôle de développement et d'excellence logistique* (PODEL). C'est au même moment, dans le contexte des discussions sur la Porte continentale et le corridor de commerce Québec – Ontario, et en appui aux projets privés qui émergent sur son territoire, que le Centre local de développement (CLD) de Vaudreuil-Soulanges produit l'*Énoncé stratégique : concept de transport intégral à valeur ajoutée* publié en février 2007 afin que « *La région de Vaudreuil-Soulanges [...] [devienne] la référence en matière de transport dans l'est du Canada.* »⁴⁶ L'énoncé affirme encore que « *Bien que*

⁴⁶ CLD de Vaudreuil-Soulanges (2007) *Énoncé stratégique : concept de transport intégral à valeur ajoutée* cité par CORMIER, L. A. et F. BOUTIN (2011). Municipalité de Coteau-du-Lac contre la Commission de protection du territoire agricole du Québec. 2011 QCTAQ 03685. T. A. d. Québec. **STE-M -166066-0912** : 54.

Vaudreuil-Soulanges attende toujours sa part d'investissements en infrastructures dans le projet pour renforcer sa vocation comme Porte continentale, les décideurs de l'industrie s'installent sur notre territoire.» Cette posture exclusive, qui transforme un concept géographique large, celui de port continental, en un concept s'incarnant strictement dans une localité déterminée, ne fera que se renforcer au cours des années comme le démontrent les propos tenus par cette même CLD en 2011 :

Le territoire de la MRC de Vaudreuil-Soulanges est le seul endroit de la région métropolitaine qui réunit l'ensemble des conditions requises pour assurer non seulement la viabilité, mais aussi la croissance vigoureuse de l'industrie des transports et de la logistique. (CLD Vaudreuil-Soulanges 2011)

Pour mieux comprendre cette position, il convient de bien décrire l'ampleur physique de ce projet, puis, comme nous le ferons au point suivant, de le situer dans le contexte de l'intervention du gouvernement québécois et de la concurrence interrégionale qu'il provoquera. Ainsi, si les seuls emplacements clairement identifiés dans l'*Énoncé stratégique : concept de transport intégral à valeur ajoutée* de 2007 comme faisant partie du futur pôle logistique, alors nommé *centre de transport intégral à valeur ajoutée*, sont le futur terminal intermodal du CP et de parc industriel ALTA, des publications et documents de travail produits subséquemment par le CLD démontrent clairement que l'appétit foncier des instances régionales déborde les limites de ces territoires. Ainsi, dès 2013, le CLD affirme devant le *Comité interministériel pour le développement de l'autoroute 30* que :

L'ajout de 2000 hectares d'espace de développement économique dans le Suroît⁴⁷, dont 1500 ha dans Vaudreuil-Soulanges, générera plus de 20 000 emplois directs, sans compter tous les emplois indirects créés par les entreprises exportatrices. La MRC de Vaudreuil-Soulanges avec son PDZA⁴⁸ et son schéma d'aménagement pourra ainsi mettre en œuvre sa vision des 20 prochaines années. (CLD Vaudreuil-Soulanges 2013, p.8)

De plus, dans une vidéo promotionnelle produite en 2014 par cet organisme présentant le concept, devenu le « Pôle logistique national » de Vaudreuil-Soulanges, on peut clairement comprendre que le type d'implantation envisagé demande le regroupement de toutes les activités sur un vaste site qui déborde largement les capacités des deux espaces identifiés officiellement (CLD Vaudreuil-Soulanges 2014) [Figure 28, p.257]. Ce constat est confirmé par la fuite d'une carte désignée comme un document de travail « confidentiel » qui confirme que les velléités d'accaparement territorial des autorités régionales dans la réalisation de leurs ambitions logistiques se porteraient sur une superficie de 1500 hectares [Figure 29, p.258].

⁴⁷ La région du Suroît désigne le territoire de la [conférence régionale des élus](#) (CRÉ) de la [Vallée-du-Haut-Saint-Laurent](#) dans le sud-ouest la Montérégie. Cette région comprend, outre la MRC de Vaudreuil-Soulanges, celle de [Beauharnois-Salaberry](#), du [Haut-Saint-Laurent](#), des [Jardins-de-Napierville](#) et de [Roussillon](#).

⁴⁸ PDZA : Plan de développement de la zone agricole

Figure 28. Illustration du « concept du pôle logistique national » tel que proposé par le CLD de Vaudreuil-Soulanges



Note : S’inspirant graphiquement du Parc d’activités de Parisud à Combs-la-Ville en banlieue parisienne, l’illustration du concept de « pôle logistique national » présenté par le CLD de Vaudreuil-Soulanges permet de comprendre que les ambitions de développement des acteurs régionaux débordent largement les zones du parc industriel ALTA de Coteau-du-Lac et des terrains acquis par le CP pour le développement d’un nouveau terminal intermodal pour déborder sur la zone agricole.

Source de la figure: CLD-Vaudreuil-Soulanges. Vidéo de lancement du concept de pôle logistique de Vaudreuil-Soulanges En ligne. <https://www.youtube.com/watch?v=kPwHLw4uqkg>. [Capture d’écran du document audio visuel]

Figure 29. Délimitation des Zones logistiques et industrielles tel qu'envisagée par le CLD de Vaudreuil-Soulanges



Note: Diffusée le 29 juin 2015 sur la page Facebook Mouvement - Pôle Logistique - Vaudreuil Soulanges créée en réaction aux rumeurs d'expropriation liées au projet de pôle logistique, cette carte datée du 10 décembre 2014 et produite par le CLD de Vaudreuil-Soulanges, montre une délimitation des zones logistiques industrielles de près de 1000 hectares envisagés pour l'implantation du pôle logistique national. On constate que ces zones débordent le seul terrain de 304 hectares acquis par le Canadien Pacifique (zone rouge) pour englober plus de 750 hectares supplémentaires qui seraient acquis par le gouvernement du Québec (zone bleue) et par la MRC (zone verte). Bien que, par la voix de sa Responsable des communications (Karine Lechasseur) répondant sur cette même page Facebook, la CLD ait déclaré qu'il était désuet en 2015, on peut tout de même présumer que ce « (...) document de travail (...), remis de bonne foi à des représentants de l'UPA (...) » représentait une option de développement envisagée en décembre 2014 par le CLD et la MRC. De plus, les superficies décrites sur cette carte, auxquelles on ajouterait la superficie du parc industriel ALTA de Coteau-du-Lac additionnée des terrains faisant l'objet de la demande de dézonage décrite dans la partie précédente, concordent avec les 1500 hectares « d'espace de développement économique » dont la MRC souhaitait l'ajout en 2011 (CLD Vaudreuil-Soulanges 2013).

Source de la figure: CLD-Vaudreuil-Soulanges, et S FOLCO. 2014. «Délimitation des zones logistiques et industriels.», Projet de pôle logistique dans Vaudreuil-Soulanges: CLD Vaudreuil-Soulange.

Le CLD de Vaudreuil-Soulanges, conscient de l'enjeu crucial et contentieux que représente une telle demande de dézonage, affirme que ses intentions de développement constituent un « [...] *effort de développement du secteur transport [...] contrôlé, éliminant ainsi le développement sauvage accompagnant souvent une croissance trop rapide d'une activité spécifique* » (CLD Vaudreuil-Soulanges 2011). Cette lutte alléguée au développement sauvage se double même, dans l'argumentaire de la CLD, de prétentions selon lesquelles l'opération d'aliénation de terres agricoles au profit d'un développement urbain à caractère industriel dit « logistique » serait favorable à l'agriculture en général et aux agriculteurs locaux en particulier.

Un parc logistique situé en milieu agricole se doit de soutenir au premier chef la filière agroalimentaire, qui est d'ailleurs très dynamique sur notre territoire. [...] Un tel parc permettra d'offrir un vaste éventail d'opportunités pour le développement de services en support au secteur agroalimentaire [...]. De tels services à valeur ajoutée tireront avantage de la proximité du pôle de transport où convergent tous les produits bruts et d'où partent tous les produits transformés ou réemballés, après une période d'entreposage.

[...]

[...] en favorisant les services utiles à la filière agroalimentaire, on favorise les producteurs agricoles et toutes les municipalités à forte composante agricole de la Montérégie.

[...]

Le parc logistique lui-même peut devenir une exploitation agricole majeure. L'expérience de culture hydroponique sur les toits le démontre : une serre d'une superficie de 32 000 pieds carrés aménagée sur un toit d'immeuble produit suffisamment de légumes pour nourrir une population de 2000 personnes. Un

parc logistique comporte inévitablement de vastes constructions, entrepôts ou espaces de conditionnement des marchandises. La planification préliminaire du parc logistique Vaudreuil-Soulanges-Montréal indique que la superficie totale des toits plats cultivables pourrait ainsi atteindre à terme 11,5 millions de pieds carrés. De quoi alimenter plus de 680 000 personnes par année ! Ce ne sont évidemment pas les industriels du transport qui cultiveront les légumes, mais les agriculteurs et les serriculteurs de notre région qui le souhaiteront. (CLD Vaudreuil-Soulanges 2011)

Ainsi, d'emblée, en minimisant l'impact de leur projet sur la zone agricole protégée, les acteurs de cette région s'approprient le débat sur le développement des espaces logistiques à l'échelle métropolitaine, voire nationale, en présentant leur localité comme la seule à pouvoir positionner l'ensemble de la métropole sur l'échiquier de la nouvelle économie. C'est dans ce contexte qu'il faut comprendre l'invocation, par le CLD et la MRC, des archétypes de pôle logistique créés en Amérique du Nord au cours de la décennie, modèles sur lesquels les promoteurs de la filière logistique de Vaudreuil-Soulanges calquent, du moins dans la forme, leur projet de développement.

À l'instar de tous les grands secteurs industriels, il se développe une approche écologique où les entreprises misent sur un effet de synergie pour maximiser leur efficacité. On a ainsi vu émerger à des endroits stratégiques sur la planète de véritables «ports intérieurs» tels le CenterPort de Winnipeg, le CenterPoint Intermodal Center de Chicago, ou l'Alliance Global Logistics Hub situé au Texas, trois exemples des nombreux ports intérieurs qui s'installent sur les continents industrialisés. (CLD Vaudreuil-Soulanges 2011)

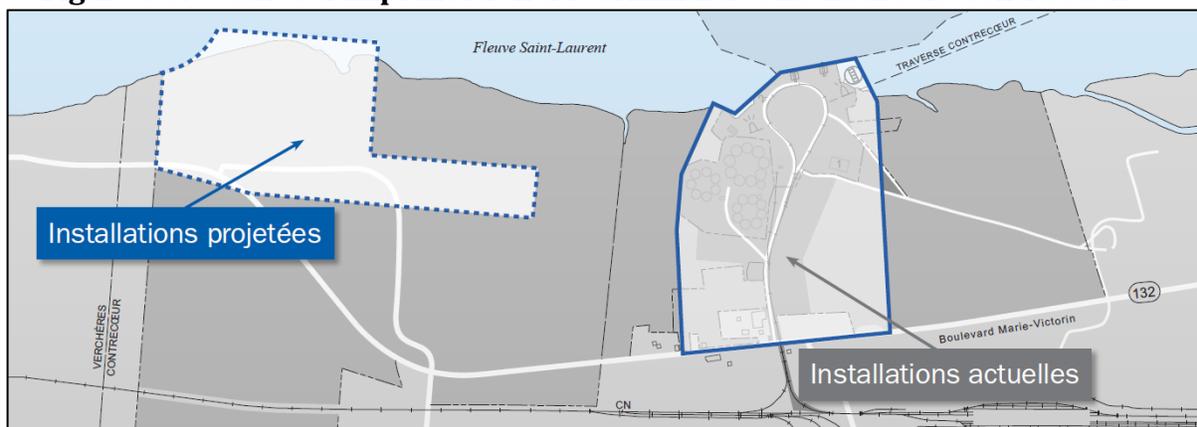
On constate que le recours par les élites politiques locales aux archétypes nord-américains de pôle de logistique ou « port intérieur » comporte une valeur rhétorique en ce qu'il conforte leurs velléités d'accaparement de terres agricoles en présentant tactiquement la concentration d'un tel développement comme une conséquence inévitable d'une réorganisation des infrastructures de transport et du repositionnement des terminaux intermodaux à laquelle les acteurs locaux offrent une réponse, « *éliminant [...] le développement sauvage* ».

4.2.2) La promotion par les instances publiques locales d'un pôle logistique dans la région de Contrecoeur

Bien qu'elles se soient engagées plus tardivement dans la promotion d'un pôle logistique sur son territoire, et ce, en réaction à l'annonce du programme d'expansion du port de Montréal sur sa réserve foncière de Contrecoeur [Figure 30, p.262] (projet annoncé en 2007, mais reporté par la pression négative sur le trafic induite par la crise financière de 2008 et les changements à la direction de l'administration portuaire en 2009), les villes de Contrecoeur, Sorel-Tracy, Verchères, Varennes, la Conférence régionale des élus de la Montérégie Est, Développement économique Longueuil ainsi que les CLD de Marguerite-D'Youville et de Pierre-De Saurel, réunies sous les auspices du *Comité pour le développement du pôle logistique de l'est de l'autoroute 30* concluent que « *Le pôle logistique de Contrecoeur est le seul site québécois pouvant offrir l'intermodalité des systèmes de transport ainsi que des terrains industriels disponibles en abondance, et ce,*

sans impact sur les noyaux urbains et les zones agricoles. » (Lemay+DAA 2014) [Figure 31, p.264]

Figure 30. Carte d'implantation du terminal à conteneurs de Contrecoeur



Note: Bien que sa planification ait été annoncée en 2007, le projet de terminal à conteneurs de Contrecoeur dont l'entrée en service était prévue pour 2014-2016 a été reporté à la suite de la crise financière de 2008 et au renvoi du nouveau PDG de l'administration portuaire en 2009. Objet d'une nouvelle annonce en 2014, ce projet, dont l'entrée en service était maintenant prévue pour 2021, est la pierre d'assise du projet plus large de pôle logistique de Contrecoeur. La carte qui illustre la position du futur terminal et du terminal existant (vrac) donne aussi à voir l'étendue de la réserve foncière du port dans cette municipalité de la Montérégie (partie gris foncé), réserve qui déborde largement les besoins strictement portuaires.

Source de la figure: APM. 2014. «Agrandissement du terminal portuaire de Contrecoeur: Une nouvelle installation pour la manutention des conteneurs»: Administration portuaire de Montréal.

Or, dans un encadré intitulé *Note importante* qui précède la présentation de cette carte, on décrit la méthodologie qui fonde les calculs de disponibilité des terrains à développer. Nous reproduisons ici l'essentiel de ce texte.

Aux fins des calculs, nous avons volontairement omis des terrains appartenant à l'administration portuaire de Montréal (APM) de même qu'un emplacement adjacent parce que ceux-ci sont situés en zone agricole permanente.

Il s'agit d'un territoire de 260 hectares, dont 131 appartiennent à l'administration du port de Montréal, laquelle n'est pas assujettie au zonage agricole⁴⁹ (puisque ce dernier relève du droit provincial). Le reste des terrains (129 ha) pourrait être acquis par le gouvernement de gré à gré ou par expropriation au coût de 20 000 \$/ha (total de 2,58 M\$) et, par la suite, une demande pourrait être déposée à la Commission de protection du territoire agricole du Québec (CPTAQ) pour en obtenir l'exclusion de la zone agricole ou par l'obtention d'un décret gouvernemental à cet effet.

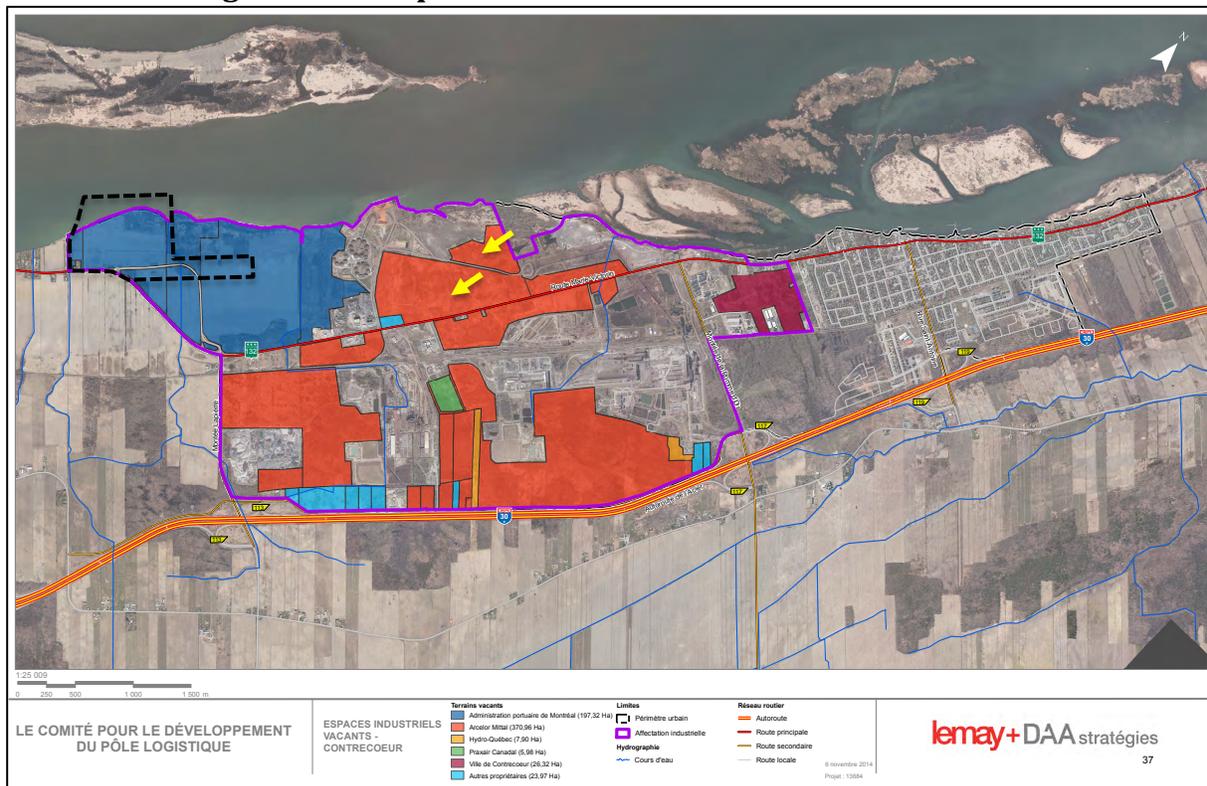
En faisant cette omission de nos calculs, nous avons voulu respecter à la lettre la réglementation du zonage agricole, et ce, bien qu'il soit clair pour tous et depuis toujours que ces terrains seront ouverts au développement des activités logistiques du Port, puisqu'ils ont été acquis dans ce but. De plus, jamais cette vocation n'a été mise en doute par les autorités concernées.

Ce secteur constitue donc à nos yeux une réserve importante, peu coûteuse (20 000 \$/ha) et disponible pour les activités du Pôle logistique. En réalité, il est même logique de penser que le développement de cette zone sera plus facile que certains des terrains en zone industrielle que nous avons inclus dans nos calculs. Un scénario de développement a même été proposé pour ce site estimant à 10 M\$ sa viabilisation.

⁴⁹ S'il apparaît clair que les projets de terminaux portuaires d'une Administration portuaire canadienne ne seraient pas soumis à la réglementation municipale et provinciale, il n'est pas certain que les lettres patentes d'APM et la Loi maritime du Canada lui permettent de s'investir dans un projet immobilier lié indirectement à l'activité portuaire. Ces terrains devraient vraisemblablement être cédés à un tiers qui lui, ne peut déroger à la réglementation locale. Pour les lettres patentes, voir : Gazette du Canada, Partie 1, Ottawa, le samedi 27 février 1999, Vol. 133, no9, supplément, pp.57 à 116.

Suivant la même logique, nous avons inclus les terrains appartenant à Arcelor Mittal tout en sachant bien que ces terrains, bien que vacants et disponibles, ne sont pas à vendre; l'entreprise ayant fermement exprimé son intention à cet égard.

Figure 31. Espaces industriels vacants - Contrecoeur



Note : Sur cette carte qui illustre les espaces zonés industriels, mais vacants, dans la municipalité de Contrecoeur, nous avons identifié le terminal à conteneurs planifié en 2014 par l'APM (zone délimitée par le trait hachuré en noir) ainsi que des espaces faisant partie de la réserve foncière du port, mais erronément attribués à Arcelor Mittal (flèches jaunes).

Source de la figure: Lemay+DAA. 2014. «Argumentaire du positionnement et définition d'un plan stratégique relatif à l'implantation du Pôle logistique dans la région de l'Est de l'Autoroute 30»: MRC de Marguerite-D'Youville et MRC de Pierre-de-Saurel

Ainsi, alors même qu'on affirme que « *Le site* (du pôle logistique projeté) *de Contrecoeur est situé à l'extérieur de la zone agricole permanente* », l'étude révèle que les

emplacements industriels disponibles en théorie ne le sont pas en pratique ou, qu'au mieux, « [...] il [serait] même logique de penser que le développement [des terres agricoles] sera plus facile que certains des terrains en zone industrielle [...] ». De ce fait, malgré l'argumentaire présenté tout au long et repris par les promoteurs du projet, l'emprise foncière devant être dédiée au développement du pôle logistique se trouve largement en Zone agricole, ce qui permet même de la considérer comme une « réserve [...] peu couteuse » qui est clairement, et pour toutes les autorités, déjà dédiée au développement logistique malgré son inclusion officielle dans la zone agricole permanente.

L'étude du pôle logistique de l'est de l'autoroute 30 n'offre aucune image de la position réelle du pôle logistique envisagé par ses promoteurs, le document ne faisant référence qu'à « un scénario de développement » de la partie de la réserve foncière du port située en zone agricole, soit 131 hectares, et des 128 hectares adjacents, eux aussi en zone agricole. On peut par ailleurs tout de même trouver une illustration plausible des visées réelles des promoteurs du projet. En effet, l'illustration d'un autre projet de développement industriel et commercial situé à Contrecoeur, le *Technopole Contrecoeur* et la *Cité 3000*, annoncé en novembre 2015, devant être réalisé conjointement par le *Fonds immobilier de solidarité FTQ* et *Grilli Samuel Consortium Immobilier* en partenariat avec la municipalité de Contrecoeur (qui a cédé des terrains à cette fin), met ce projet en rapport avec la zone industrielle de la municipalité, la réserve foncière du port de Montréal et, en particulier, en rapport avec le pôle logistique projeté [Figures 32 et 33, pp.266-67]. La délimitation du pôle logistique incluse sur ce plan laisse clairement voir les zones agricoles du port et les zones adjacentes que convoite la municipalité. On notera que, bien que le projet *Technopole Contrecoeur* « [...] regroupera 2,3 millions de pieds carrés de terrains répartis en une quinzaine de lots sur lesquels seront construits des entrepôts et des centres de distribution à valeur ajoutée pour le traitement d'un grand

volume de marchandises», ce projet qui correspond pourtant à une implantation d'activités typiquement associées à un pôle logistique n'est pas inclus dans le pôle logistique de Contrecoeur (Contrecoeur 2015).

Figure 32. Carte de la CITÉ 3000 et Technopôle Contrecoeur



Note : Sur cette carte qui illustre les espaces zonés industriels, mais vacants, dans la municipalité de Contrecoeur, nous avons identifié le terminal à conteneurs planifié en 2014 par l'APM (zone délimitée par le trait hachuré en noir) ainsi que des espaces faisant partie de la réserve foncière du port, mais erronément attribués à Arcelor Mittal (flèches jaunes).

Source de la figure: CNW Group/Fonds immobilier de solidarité FTQ) et Contrecoeur, Ville de. 2016. Le Fond immobilier de solidarité FTQ et Grilli Samuel consortium immobilier annoncent l'acquisition de 4,3 millions de pieds carrés de terrain à Contrecoeur pour des projets industriels et commerciaux évalués à 200 million \$. En ligne. <http://www.ville.contrecoeur.qc.ca/le-fonds-immobilier-de-solidarite-ftq-et-grilli-samuel-consortium-immobilier-annoncent-lacquisition-de-43-millions-de-pieds-carres-de-terrain-a-contrecoeur-pour-des-projets-industriels-et-co/> (page consultée le 15 janvier/2016).

Figure 33. Extrait de la carte de la CITÉ 3000 et Technopôle Contrecœur



Note : Sur cet extrait de la carte précédente [figure 32], on peut voir l'emplacement projeté du pôle logistique de Contrecœur (en rouge). Nous avons ajouté quelques indications à cette carte. La zone hachurée en rouge illustre le site du futur terminal à conteneurs (1) et les installations actuelles du port (2) au sein de la réserve foncière de l'APM (en jaune). La zone A (hachurée en bleu) désigne la partie de la réserve foncière du port en zone agricole et la zone B (hachurée en vert), les terres agricoles adjacentes. Ces deux zones forment plus de la moitié du pôle logistique alors que les parties non utilisées de la réserve foncière du port, mais dans la zone industrielle, en sont exclues (flèche jaune)

Source de la figure: Ibidem.

Ainsi, de l'aveu même de ses auteurs, l'étude présente un projet de développement fondé sur des prémisses tronquées sinon fallacieuses qui, on le comprend bien, visent à

faire accepter le concept de développement du pôle logistique à Contrecœur pour ensuite l'utiliser comme moyen de procéder au dézonage massif de terres agricoles. Ici comme dans le cas de Vaudreuil-Soulanges, l'on cherche à minimiser tactiquement le recours souhaité à l'expropriation et au dézonage de terres agricoles dans la réalisation d'un ambitieux programme de pôle logistique à vocation nationale. Cependant, bien que, dans le cadre de la promotion du pôle logistique de Contrecœur, on ne fasse pas directement allusion aux archétypes de pôle logistique pour justifier cette intervention, on comprend que par sa taille, et du fait que ce projet intervient à un moment où ces archétypes ont déjà largement intégré le débat, le projet s'y conforme et en tire parti là encore comme outil rhétorique justifiant les demandes d'accaparement de terres en les présentant comme une résultante naturelle des transformations du cadre économique induit par l'émergence du transport intermodal, reprenant en cela le mythe de l'évolutionnisme technoéconomique.

Cependant, si, à travers ces archétypes, on veut souligner les exemples existants de développement fondé sur le groupement dans une seule localité des fonctions de transbordement intermodal et celle du traitement et de la distribution des marchandises pour le marché régional, voire national, et ce sur des espaces massifs, on néglige toutefois systématiquement de souligner le fait que l'émergence des pôles logistiques nord-américains est le produit de la mise en disponibilité préalable de vastes étendues détenues par un seul et même propriétaire (voir sections 2,5 et 2,6), notamment les forces armées américaines, emprises suffisantes pour élaborer des projets intégrés qui voient émerger simultanément les fonctions de transport et de distribution. Ainsi, l'émergence de pôles logistiques n'est pas seulement liée au développement technologique dans les systèmes de transport, mais constitue aussi une réponse commode au problème suscité par la mise en disponibilité de vastes réserves foncières,

notamment militaires. Ce fait ne peut cependant pas être ignoré par les acteurs locaux, en particulier ceux de Vaudreuil-Soulanges, qui ont bénéficié de l'éclairage du spécialiste Jean-Paul Rodrigue, qui dans une présentation faite devant les instances de la Conférence régionale des élus de la Vallée-du-Haut-Saint-Laurent (RODRIGUE 2009) soulignait notamment à l'égard du *CenterPoint Intermodal Center de Chicago* (cité par le CLD de Vaudreuil-Soulanges et décrit au point 2.3) qu'il s'agissait d'une ancienne base militaire. Analysés sous l'angle foncier, clé de voute du développement des pôles logistiques, les autres exemples, tels l'*Alliance Global Logistics Hub* situé au Texas (cité par Vaudreuil-Soulanges) ou Savannah (évoqué dans le cas de Contrecoeur), font référence à des projets dans lesquels l'emprise foncière nécessaire à leur réalisation était déjà détenue par un seul propriétaire, *Perot Group* pour le cas texan et *Union Camp Corporation* dans le cas géorgien.

4.2.3) Accaparement des visées d'aménagement régional par les instances locales

Ainsi, le débat sur la mise en place de pôles logistiques intégrés dans la région de Montréal est-il saisi par les élites politiques locales qui s'approprient l'ensemble des intérêts régionaux, voire nationaux, dans le but, notamment, de contourner les restrictions au développement urbain découlant de la protection des terres agricoles et de la planification métropolitaine. Celles-ci font valoir que cette association de terminaux et de zones immobilières industrielles au sein de pôles logistiques ne sont pas de simples exemples de parcs industriels, mais bien des équipements essentiels à la modernisation de la place montréalaise, équipements qui tirent parti des atouts géographiques et infrastructurels que chacune des régions est seule à détenir. La promotion de ces projets,

par les acteurs publics locaux et régionaux fait valoir l'inévitable « adaptation » au contexte économique en situant le développement logistique dans le cadre de l'évolutionnisme technoéconomique et des archétypes de pôles logistiques créés ailleurs. Dans cette optique, le développement des pratiques intermodales et du marché logistique entraîne inévitablement l'appropriation de vastes réserves foncières agricoles comme seul moyen de capter la valeur générée par les mouvements marchands.

Ainsi, la promotion du développement des pôles logistiques s'inscrit certes dans le contexte de la potentielle mise en place d'équipements de transport intermodal, mais elle s'inscrit aussi dans le contexte plus contentieux du développement immobilier spéculatif dont témoigne la multiplication de tels projets à Montréal de même qu'à l'échelle nord-américaine, comme le souligne Rodrigue (RODRIGUE et coll. 2010). Ce constat apparaît d'autant plus clairement dans le cas de Vaudreuil-Soulanges que la réalisation du port intérieur, présenté comme le catalyseur présumé du développement logistique dans la région (le projet de terminal intermodal du CP aux Cèdres) et qui était l'élément principal de l'argumentaire de ces promoteurs pour que ce projet soit choisi comme pôle logistique national, est aujourd'hui pratiquement abandonnée au profit d'un réaménagement des installations existantes sur l'île de Montréal. De la même façon, le projet de Contrecoeur est élaboré alors même que la décision du port de Montréal d'investir dans le développement d'un nouveau terminal sur ce site n'a pas encore été prise et que sa réalisation éventuelle, et donc la mise en place des conditions intermodales permettant la mise en fonction du pôle logistique, ne serait envisageable qu'à moyen terme, et ce même si l'on fait abstraction des difficultés à évaluer les besoins portuaires à long terme. Soulignons ici simplement que l'acquisition de cette réserve foncière par le port devait en 1986 répondre à un besoin imminent en nouveaux espaces portuaires (Lavalin 1985).

Or ces visées spéculatives et la concurrence entre les différents projets, de même que la concurrence entre ceux-ci et les lieux actuels d'implantation des infrastructures de transport intermodal, tous situés sur l'île de Montréal (à l'exception du terminal de la compagnie CSX inauguré à Valleyfield en 2014), ne sont pas atténuées par les instances métropolitaines qui se contentent d'énoncer des critères généraux sans intervenir directement dans le débat sur la localisation et la mise en forme du concept de pôle logistique correspondant aux visées métropolitaines, notamment à l'égard du maintien, voire de l'accroissement de la zone agricole. Le *Plan métropolitain d'aménagement et de développement* (PMAD) laisse même explicitement le soin de planifier de tels équipements aux MRC, renforçant la dynamique concurrentielle et la spéculation qui en découle.

Quel que soit le choix du site, la mise en place de nouveaux pôles logistiques doit s'assurer de l'efficacité et de la capacité des infrastructures de transport permettant l'intermodalité entre les divers modes (maritime, ferroviaire, aérien et routier).

Le PMAD invite les MRC et les agglomérations à considérer les facteurs suivants dans le choix de la localisation des pôles logistiques :

- site bénéficiant d'un accès direct au réseau routier métropolitain;
- site ayant un accès direct au réseau ferroviaire;
- site situé près d'une installation portuaire ou aéroportuaire;
- site permettant d'aménager une zone tampon afin de minimiser les impacts occasionnés par les activités du site.

(CMM 2012, p.164)

Ainsi, l'implication superficielle des instances métropolitaines laisse la responsabilité de l'arbitrage entre les projets et intérêts concurrents aux gouvernements fédéral et provincial.

4.3) Désengagement du Gouvernement Fédéral et faillite de l'État québécois planificateur de pôles logistiques : Le triomphe public de la dynamique foncière spéculative

Le gouvernement fédéral et les gouvernements provinciaux du Québec et de l'Ontario annoncent en 2007 la signature du *Protocole d'entente sur le développement de la Porte continentale et du Corridor de commerce Ontario-Québec*.

L'objectif du partenariat fédéral-provincial consiste à maintenir et à renforcer le réseau de transport de renommée mondiale de l'Ontario et du Québec afin qu'il demeure un moteur clé du commerce international et de la croissance économique. L'initiative de la Porte continentale est axée sur le développement d'un réseau de transport multimodal durable, sûr et efficace, qui permettra au cœur économique du Canada de demeurer compétitif et de rester un emplacement de choix pour investir ainsi qu'un corridor de commerce majeur. (Canada 2013)

La politique fédérale des portes continentales et des corridors de commerce n'est pas seulement appliquée dans le contexte du Québec et de l'Ontario, mais s'inscrit dans une démarche nationale, consacrant la réimplication potentielle du palier fédéral dans la planification des réseaux d'acheminement. Ainsi, à l'initiative *Porte continentale et Corridor de commerce Ontario-Québec* s'ajoutent l'initiative *Porte et Corridor de commerce de l'Atlantique* centré sur Halifax, et surtout l'initiative *Porte et Corridor de commerce de l'Asie-Pacifique* (IPCAP) centrée sur les ports de Vancouver et de Prince-Rupert (Colombie-Britannique). Cette dernière, initiative phare du programme, donne

lieu au cours des années suivant sa création (2006) à des investissements de près de 3,5 milliards de dollars dont 1,4 milliard investis directement par le gouvernement fédéral et centrés sur l'amélioration des infrastructures de transport, en particulier dans la région de Vancouver et sur les chemins de fer qui connectent les ports de la côte ouest aux marchés de l'Ouest canadien et du Midwest américain (Canada 2015).

On peut présumer que dans un souci d'équité interrégionale, les intentions des gouvernements québécois et ontarien étaient de s'assurer d'un développement analogue pour l'est du pays. Or force est de constater que le leadership assumé par le gouvernement fédéral dans le programme de développement de la Porte continentale Asie-Pacifique ne s'est pas répété dans le cas du Corridor de commerce Québec-Ontario. En effet, à ce jour, l'investissement fédéral n'a pas dépassé l'étape des consultations et des études préliminaires. De fait, une simple consultation du site internet officiel du gouvernement fédéral sur la « La Porte continentale Ontario-Québec » démontre que les dernières activités, notamment la dernière de deux réunions du comité consultatif réunissant les différents gouvernements et les partenaires privés, se sont tenues au début de l'année 2009 (Canada 2013). On ne peut donc que constater l'abdication des ambitions de planification du gouvernement fédéral, pourtant responsable de la plupart des éléments clés du développement de la logistique intermodale. Cet échec, par négligence, d'une politique publique réunissant les trois gouvernements autour d'une vision devant éventuellement articuler un programme d'investissements coordonnés et cohérents jouera un rôle clé dans l'implication de plus en plus grande du gouvernement québécois dans l'élaboration d'une telle stratégie et dans le rôle disproportionné que prendront les acteurs de certaines localités dans l'orientation initiale de la réflexion entreprise par l'État québécois. De plus, le fait que les projets de pôles logistiques développés par les deux régions évoquées soient systématiquement dépendants du

dézonage massif de terres agricoles interpelle directement le gouvernement québécois, qui seul peut modifier les règles pour permettre un tel accaparement. Ceci est sans conteste l'une des sources premières de la concurrence acerbe que se sont livrée et que ce livrent encore à ce jour les acteurs économiques et politiques locaux.

C'est alors même que ces demandes pressantes de développement et de dézonage lui parviennent déjà de la région de Vaudreuil-Soulanges qui a initié des démarches de planification et de représentations politiques et juridiques pour permettre la mise en place d'un pôle logistique privé, que le gouvernement québécois entame en 2008 une série d'études et d'analyses visant à établir les besoins logistiques de la province, puis éventuellement les équipements susceptibles d'y répondre.

Ainsi, Le *Ministère du Développement économique, de l'Innovation et de l'Exportation* (MDEIE) met sur pied un groupe de travail pour évaluer la faisabilité et la rentabilité financière du projet d'aménagement de pôles logistiques au Québec. Une série d'études sont commandées et réalisées. Or l'ensemble de ces études, bien que menées dans l'optique d'une intervention publique dans la planification et la réalisation d'un équipement à vocation nationale, demeurent à ce jour inaccessible au public⁵⁰ au point où leur existence même ne peut être inférée que par des documents émanant de tierces parties. Ainsi, c'est entre autres à travers le mémoire de 2013 présenté par la MRC de Vaudreuil-Soulanges que l'on découvre une liste de 22 « [...] études en lien avec la

⁵⁰ Malgré les nombreuses demandes d'accès à l'information que nous avons formulées pour consulter ces différentes études, celles-ci nous ont été refusées sur la base des informations de nature commerciales pouvant être contenues dans les documents demandés.

création d'un pôle logistique au Québec [...] » (voir l'Annexe 2), études qui émanent pour la plupart des instances du gouvernement provincial ou qui ont été commandées par elle. Même si ces études ne sont pas publiques, la CLD de Vaudreuil-Soulanges, visiblement informée, prétend même que cette « [...] recension de 22 études, analyses et recommandations de sommités commandées par le gouvernement en matière de développement de la logistique identifie le territoire de Vaudreuil-Soulanges comme étant la meilleure option pour les entreprises, la région de Montréal et l'économie du Québec. » (CLD Vaudreuil-Soulanges 2015)

Aussi, vu le niveau de détails de la proposition de Vaudreuil-Soulanges et les atouts objectifs que cette région pouvait détenir tant que la réalisation du projet de terminal intermodal du CP aux Cèdres était envisageable à moyen terme, il est plausible d'estimer que le gouvernement se soit rallié à cette proposition. Ceci apparaît d'autant plus envisageable que dès l'été 2012, les candidats issus du parti libéral aux postes de députés dans la région se prononçaient publiquement en faveur de la réalisation d'un pôle logistique à Vaudreuil-Soulanges, comme le rapportait à ce propos le site d'information locale *INFOSuroit* :

Lundi après-midi à Vaudreuil-Dorion, plusieurs candidats libéraux de la Vallée-du-Haut-Saint-Laurent accompagnés du ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs et candidat de Mont-Royal, Pierre Arcand, se sont engagés à réaliser l'implantation d'un pôle logistique dans Vaudreuil-Soulanges et à élaborer dans les 12 mois suivants l'élection d'un gouvernement libéral, un plan régional de développement économique autour de l'autoroute 30 à l'ouest de l'autoroute 10. (MAJOR 2012)

Rappelons que c'est sous la tutelle des gouvernements issus de cette formation qui détenait le pouvoir depuis 2004 (sur deux législatures), que la planification du pôle logistique national avait été entreprise. Ainsi, après que le gouvernement ait entamé un processus d'analyse et de planification à huis clos, les candidats-députés issus de ses rangs font subitement pénétrer la planification du développement des infrastructures logistiques et de l'implantation d'un pôle logistique dans l'arène nationale québécoise de la politique partisane. Ceci est d'autant plus clair que le projet de Vaudreuil-Soulanges se trouve au cœur d'une région essentiellement représentée par une députation libérale alors que le projet concurrent de Contrecoeur se trouve, lui, dans une région représentée par une députation issue des rangs de l'opposition.

Or le Parti libéral n'est pas reporté au pouvoir aux élections de 2012 et c'est plutôt le Parti québécois qui forme un gouvernement minoritaire. C'est sous cette nouvelle gouverne politique qu'est annoncée en mai 2013 la formation du comité interministériel responsable de l'élaboration d' « *une vision stratégique du développement économique du corridor de l'autoroute 30 de Sorel-Tracy jusqu'à Vaudreuil-Soulanges.* » (Québec 2013) On notera que si les députés libéraux évoquaient eux aussi la notion du développement du corridor de l'autoroute 30, en plus de localiser un pôle logistique à Vaudreuil-Soulanges, ce corridor était limité à la section de l'axe autoroutier située à l'ouest de l'intersection avec l'autoroute 10, excluant d'office le secteur de Contrecoeur.

Le travail du comité sur le développement économique du corridor de l'autoroute 30 s'amorce avec la publication en octobre 2013 d'un document de réflexion à l'intention des instances politiques et économiques que traverse ce corridor et en vue de séances de consultations formelles en novembre de la même année. Le document

souligne, à l'égard de l'implantation d'un pôle logistique, soit « [...] *l'équivalent d'un grand parc industriel multimodal permettant d'attirer des centres de distribution à valeur ajoutée [...]*» que : « *L'évaluation de ce projet stratégique est au cœur des travaux du Comité interministériel. [...] [mais que] aucune annonce le concernant ne sera faite avant la fin des travaux du Comité [...]*» (Québec 2013). Or, dans ce cadre concurrentiel où l'on sent bien qu'un seul projet sera choisi au détriment des autres, on souligne que :

Le développement d'activités à valeur ajoutée pour les marchandises transitant par le port de Montréal entraînera des retombées régionales directes.

Il s'agirait d'une occasion importante de réaliser un projet structurant lié au développement de la logistique dans la région métropolitaine de Montréal et au Québec. L'intervention publique permettrait de consolider l'ensemble des forces vives pour un développement cohérent de toutes les étapes afin de concevoir un projet durable.

Une décision gouvernementale d'aller de l'avant avec un projet de pôle logistique métropolitain serait souhaitable, car elle permettrait de maximiser les retombées des autres projets de développement économique de la grande région métropolitaine. Il est donc important pour le gouvernement du Québec de consulter les différents partenaires afin de connaître leur vision de développement d'un pôle logistique et de comprendre comment leurs autres projets de développement économique s'imbriqueraient, ou non, dans le projet de pôle logistique. (Québec 2013, p.13)

On constate donc que si, comme dans l'annonce des candidats libéraux en 2012, le débat sur l'infrastructure logistique telle que spécifiée par le nouveau gouvernement dépasse le seul concept de pôle logistique pour embrasser aussi celui de corridor de

développement, cet enjeu demeure au cœur de la démarche. De même, la notion de pôle logistique évoquée dans le document prend les traits des archétypes introduits dans le débat par les promoteurs de Vaudreuil-Soulanges, notamment dans son nécessaire ancrage intermodal, mais aussi dans sa forme unitaire plutôt que multipolaire. Cependant, l'inclusion du segment est du corridor de développement de l'autoroute 30 et l'insistance du document sur l'importance du développement des nouveaux terminaux portuaires à Contrecoeur laisse penser que le Gouvernement n'est pas aussi engagé envers le projet de Vaudreuil-Soulanges que l'était son prédécesseur.

Aussi, ces deux projets se confronteront-ils directement dans le contexte des consultations menées sur le développement du corridor de l'autoroute 30, consultation qui sera poursuivie par le gouvernement libéral élu en 2014 alors que les instances des deux régions concurrentes font non seulement valoir leurs avantages, mais cherchent aussi par leurs représentations à miner la position de leur adversaire (CLD Vaudreuil-Soulanges 2013; Lemay+DAA 2014). Ainsi, alors que le document de consultation insiste sur le caractère agricole de la Montérégie, région administrative dont font partie les territoires des deux projets concernés, et sur les orientations de la CMM quant à la limitation de l'expansion du périmètre d'urbanisation prévue à son plan d'aménagement et de développement (Québec 2013), on comprend mieux les prétentions contenues dans le mémoire présenté par le *Comité pour le développement du pôle logistique de l'est de l'autoroute 30* à l'effet que « *le pôle logistique de Contrecoeur* » serait « *sans impact sur les noyaux urbains et les zones agricoles.* » Ainsi, de manière à peine voilée, la prétention par ailleurs trompeuse des partisans de Contrecoeur cherche à discréditer l'accaparement de terres agricoles qu'implique tacitement le projet de Vaudreuil-Soulanges. De même, l'ouverture apparente du gouvernement du Parti québécois et l'appui non équivoque du Conseil national du Parti Québécois donné en novembre 2013 (en plein cœur des

consultations) au projet de Contrecœur génèreront une riposte cinglante de Guy Pilon, *président du CLD Vaudreuil-Soulanges et maire de Vaudreuil-Dorion* :

Or, nous sommes aujourd'hui très inquiets en raison de l'adoption par le Conseil national du Parti Québécois, en novembre dernier, d'une résolution recommandant au gouvernement d'implanter le futur pôle logistique dans la région de Contrecœur. Cela nous apparaît comme une hérésie. Après un nombre incalculable d'études de toutes sortes et plus de 35 000 pages d'études recommandant le choix de Vaudreuil-Soulanges comme site d'implantation, voilà que le gouvernement pourrait aller dans une direction qui va à l'encontre de toute logique et qui pourrait, à la limite, être fortement dommageable pour l'essor économique du Québec.

Nous sommes conscients que le Port de Montréal envisage de poursuivre son développement dans cette région et nous n'avons rien contre cette décision. D'ailleurs, cette institution d'une importance capitale pour le Grand Montréal sera un partenaire incontournable du futur pôle logistique. Le gouvernement ne doit toutefois pas fonder sa décision uniquement sur le développement futur du port à Contrecœur. Il doit regarder le portrait d'ensemble et en venir à la conclusion que Vaudreuil-Soulanges est le seul choix raisonnable.

[...]

À la veille d'une campagne électorale, le gouvernement du Québec doit impérativement prendre la décision d'implanter le pôle logistique dans la région de Vaudreuil-Soulanges. Cette décision doit faire fi de toute politique partisane et s'appuyer uniquement sur des données économiques vérifiables. (PILON 2014)

Or, loin d'être dépolitisé, le débat se trouvera au cœur même d'une nouvelle campagne électorale puisque le Parti libéral du Québec, formation qui à l'issue de ce nouveau scrutin (2014) s'est retrouvée à la tête du gouvernement du Québec après en avoir été chassée 18 mois plus tôt, fait de la mise en place d'une « Stratégie maritime pour le Québec », l'une des pierres angulaires de son programme électoral. Cette stratégie, dans sa version préélectorale, proposait comme l'un de ces principaux points d'articulation la mise en place d'un pôle logistique.

Un gouvernement libéral procédera également à l'implantation d'un important pôle logistique dans le secteur de Vaudreuil-Soulanges, plus précisément le corridor de l'A-30 situé à l'ouest de l'A-20, dans les municipalités régionales de comtés de Roussillon, de Beauharnois-Salaberry et de Vaudreuil-Soulanges. Il s'agit du développement d'un corridor de commerce le long de l'autoroute 30 pour créer l'un des principaux pôles nord-américains de logistique commerciale de manutention des marchandises.

L'autoroute 30, lancée et complétée par un gouvernement libéral, deviendra un formidable outil de développement économique pour toute cette région de la Montérégie-Ouest et pour le Québec tout entier. Nous développerons le transport intermodal par train, navire et camion avec le port de Montréal et les voies du CN et du CP.

L'implantation d'un pôle logistique à haute valeur ajoutée permettra des investissements majeurs pour accroître la capacité de manutention du port de Montréal, qui fonctionne déjà à plein rendement. [...]

Ce réseau de transport intégré permet de faire de la région de la Montérégie-Ouest un des endroits les plus fluides du transport des marchandises en Amérique du Nord. Ce pôle sera constitué de centres de logistique de distribution,

d'entrepôts et de bureaux régionaux. Mais aussi, ce pôle sera un attrait puissant pour les entreprises manufacturières et industrielles qui cherchent à s'implanter à des endroits reconnus pour la fluidité du transport des marchandises.

Il incitera les entreprises de camionnage et de transport ferroviaire à investir. Ce projet entraînera à lui seul des investissements privés de plus de 3 milliards \$. (PLQ 2014, p.14)

On comprend ici que cette formation politique se fait la championne de la réalisation des visées de développement de Vaudreuil-Soulanges, comme elle l'avait fait au scrutin de 2012. Mais on comprend aussi que cet engagement politique se transforme en engagement gouvernemental puisque, l'année même de son élection, le nouveau gouvernement libéral semble s'engager dans la réalisation « du » pôle logistique. Ainsi, le ministre des Affaires municipales et de l'Occupation du territoire et ministre responsable de la région de la Montérégie, Pierre Moreau, déclare dans un point de presse tenu le 30 mai 2014 que :

Le pôle logistique sera implanté dans la région de Vaudreuil-Soulanges. Le pôle logistique c'est un système intermodal... Et pourquoi la région de Vaudreuil-Soulanges ? Parce qu'on reçoit les biens de la porte Asie-Pacifique par les voies du Canadien National et du Canadien Pacifique. On a ensuite un corridor de commerce le long de l'autoroute 30 qui nous permet de nous relier et à l'Ontario et aux États-Unis.

[...]

L'idée aujourd'hui, c'est non seulement de dire qu'il y aura un demi-milliard d'investi pour le pôle logistique, mais il y aura aussi des décisions juridiques qui seront prises pour assurer d'abattre, je dirais, les murs du labyrinthe et la

paperasserie nécessaire pour implanter des entreprises dans le corridor de l'autoroute 30. Parce qu'à l'heure actuelle, l'autoroute 30 permet des retombées à Cornwall parce que nos voisins ont un mécanisme de décision pour l'implantation qui est plus rapide que ce que l'on a ici au Québec. Il faut être en... On est en compétition, on n'est pas en guerre avec l'Ontario, c'est nos partenaires économiques. C'est 60 % du produit intérieur brut du Canada. Mais on a le droit aussi de leur chauffer un peu les coudes puis d'être aussi bon qu'eux autres et même meilleurs qu'eux autres parce qu'on est capable de l'être. (CLD Vaudreuil-Soulanges 2014)

Cette déclaration démontre à quel point la rhétorique patiemment développée par les partisans du pôle logistique de Vaudreuil-Soulanges a pénétré le processus de planification du gouvernement sous l'égide du parti libéral, au point même où ils sont intégralement repris par l'un de ses ministres les plus influents et sans doute l'un des plus proches du dossier à titre de ministre responsable de la région concernée. Aussi, les promoteurs du projet de Vaudreuil-Soulanges, sans doute confortés par cet appui ministériel, réclament, par une résolution de la municipalité régionale de comté de Vaudreuil-Soulanges, le dézonage de 500 hectares s'ajoutant aux 300 hectares déjà dézonés en faveur du CP, ce qui correspond au plan confidentiel présenté plus haut, volonté qui est confirmée par les rencontres que la MRC organise avec 22 producteurs agricoles de la municipalité des Cèdres afin de leur communiquer son intention de procéder à l'expropriation de leurs terres (BISSON 2015; DUPUIS 2015).

Or si le ministre, comme les partisans du projet de Vaudreuil-Soulanges, indique qu'« un pôle logistique, c'est un système intermodal », tous deux limitent maintenant cette notion d'intermodalité au passage sur ce territoire des voies de chemin de fer sans

égard au fait que le projet de terminal intermodal du CP, qui avait agi comme catalyseur des réflexions initiales et qui a sans doute pesé beaucoup dans la réalisation des études commandées par le gouvernement, était sérieusement compromis depuis 2009 sinon abandonné depuis 2012. Pour remédier à ce contre-argument, les promoteurs font dorénavant ressortir que leur projet, devenu un « parc logistique national », se trouve à proximité d'un nouveau terminal intermodal de la compagnie américaine CSX et d'un petit port intérieur, tous deux situés Valleyfield, à 15 km du site du pôle logistique (CLD Vaudreuil-Soulanges 2015). Finie donc la contiguïté qui avait été le maître mot de la démarche de dézonage de Coteau-du-Lac. Fini l'ancrage intermodal au « port intérieur » du CP donnant accès à la Porte Asie-Pacifique au profit d'un raccordement indirect à un réseau de l'Est américain. Exit enfin le terme même de pôle logistique, le projet subsistant ne pouvant désormais plus se conformer aux archétypes du genre et aux définitions que ses protagonistes ont eux-mêmes contribué à diffuser. Or, malgré toutes ces évolutions majeures, les acteurs de Vaudreuil-Soulanges peuvent visiblement toujours compter sur l'appui du gouvernement qui confirme l'imminence de son intervention.

Cependant, cet engagement de plus en plus formel du gouvernement suscitera en 2015 de vives réactions de la part des communautés d'affaires et agricoles de la région. En effet, voyant la promesse d'investissement majeur dans le développement logistique être dirigé vers le seul projet de Vaudreuil-Soulanges, le CN, le port de Montréal et la Chambre de commerce de Montréal émettent de sérieux doutes à l'égard de ce projet ou du moins à l'égard du fait que seul ce projet devrait jouir de la désignation de pôle logistique et des investissements conséquents qui y seraient liés dans le cadre de la « Stratégie maritime » à être énoncée. C'est en particulier le fait que l'ancrage intermodal du projet soit maintenant le terminal de la compagnie de chemin fer CSX, qui dessert les

ports de la côte est des États-Unis qui fait réagir ces acteurs influents. Ainsi, alors que le porte-parole du CN souligne que « *Nous ne sommes pas contre la concurrence, mais nous sommes contre la concurrence subventionnée* » (BARIL 2015) et que la présidente-directrice générale du Port de Montréal, Sylvie Vachon insiste sur le fait qu'« *On verrait mal qu'il y ait un seul pôle à Vaudreuil-Dorion.* » (BARIL 2015) Le président de la Chambre de commerce du Montréal métropolitain, Michel Leblanc, précise que :

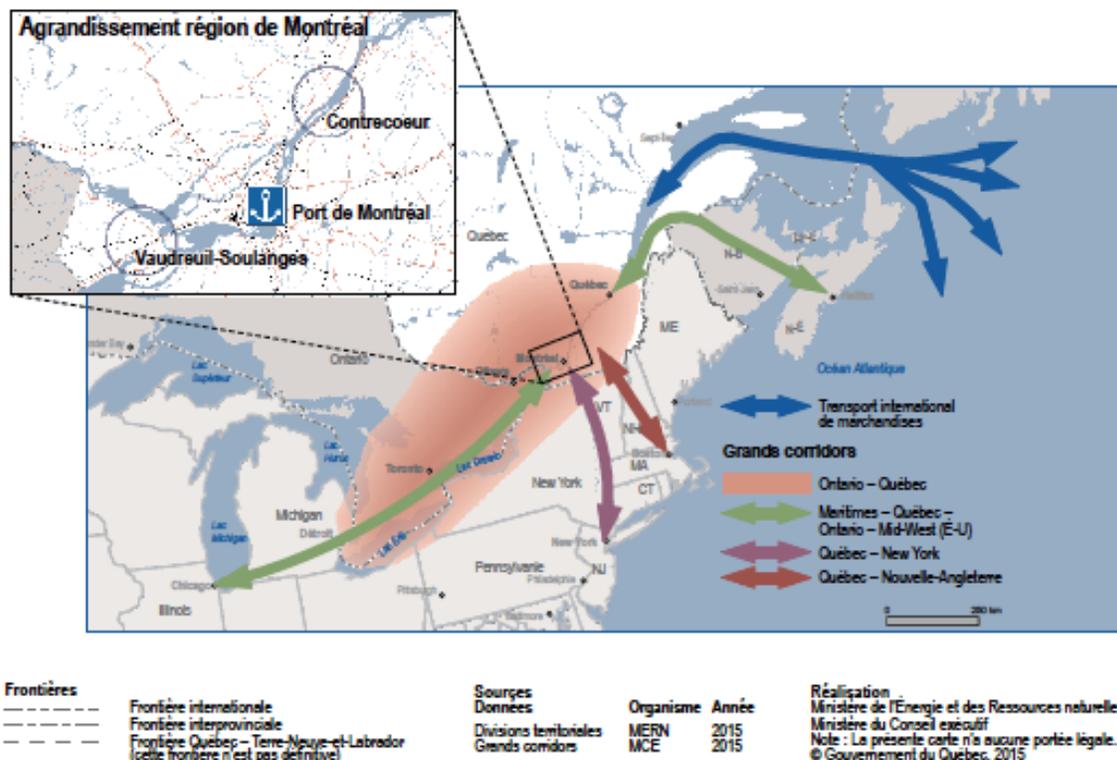
CSX est un réseau qui dessert les ports de l'est des États-Unis [...]. Il approvisionne une grappe logistique qui n'est pas celle de Montréal et il va chercher à la renforcer. Il y a un énorme inconfort dans la communauté d'affaires sur l'impact économique que ça peut avoir sur le port de Montréal. (BARIL 2015)

C'est dans ce contexte litigieux que le gouvernement donne suite à sa promesse de produire une stratégie maritime, ce qu'il fait le 29 juin 2015. Cette stratégie, comme on aurait pu s'y attendre, fait une place prépondérante à la mise sur pied de pôles logistiques, aussi bien dans ses énoncés que dans les prévisions budgétaires qu'elle révèle (400 M\$). Cependant, on notera que pour la première fois on recourt au pluriel dans la description « des » pôles logistiques (Québec 2015).

Alors que jusqu'ici le gouvernement avait soutenu la réalisation d'un seul pôle logistique, ce que le titre des études réalisées semble soutenir (voir Annexes 1), il appert que les pressions du milieu des affaires et du transport montréalais, qui visiblement n'avaient pas ou pas suffisamment été consultés, l'ont forcé à reconsidérer sa position qui favorisait la région de Vaudreuil-Soulanges au détriment du projet de Contrecœur, projet qui est maintenant inclus dans la politique gouvernementale, du moins en apparence [Figure 34, p.286]. Aussi, on comprend que dans un communiqué de presse

saluant la publication de la stratégie maritime l'administration du port de Montréal souligne que « Le gouvernement souhaite aussi supporter CargoM, qui favorise l'établissement d'un modèle de pôle logistique multisite. C'est aussi la position de l'APM. » (APM 2015)

Figure 34. Stratégie Maritime : Grands corridors de commerce nord-américains



Source de la figure: Gouvernement du Québec; Secrétariat aux affaires maritimes. 2015. LA STRATÉGIE MARITIME À L'HORIZON 2030: PLAN D'ACTION 2015-2020.

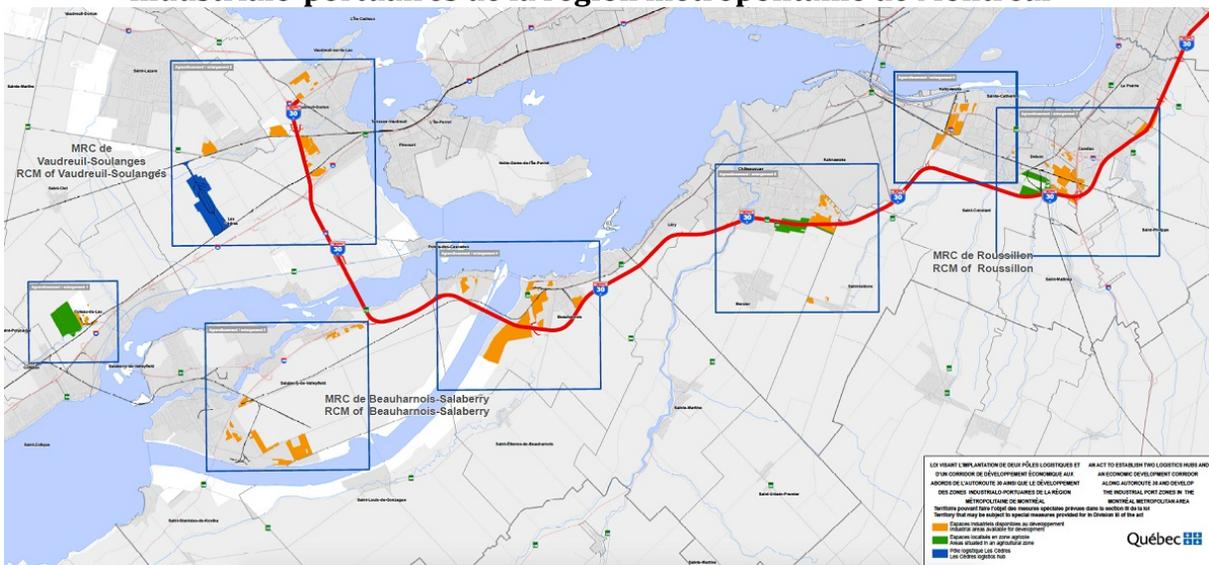
Mais cette première inflexion des ambitions concordantes du gouvernement et de la région de Vaudreuil-Soulanges n'éteint pas le débat sur l'accaparement de terres agricoles qui devait accompagner la mise en place du pôle logistique qui est toujours

prévu à Vaudreuil-Soulanges. Ainsi, alors que le premier ministre Philippe Couillard, face à cette controverse, est obligé d'intervenir directement en précisant que « [...] *la forme finale du pôle n'est pas définie* », les rumeurs d'expropriation de terres agricoles et les démarches entreprises en ce sens par la MRC de Vaudreuil-Soulanges font monter au créneau l'Union des producteurs agricoles (UPA) et ses membres qui se mobilisent contre le projet (BISSON 2015). Face à cette opposition, le ministre délégué au Transport et responsable de l'implantation de la Stratégie maritime, Jean D'Amour, est amené à préciser que la réalisation de pôles logistiques ne devait pas entraîner l'expropriation de terres agricoles, spécifiant que les espaces déjà exclus de la zone agricole sont suffisants pour la réalisation du projet (BISSON 2015), déclaration qui encore une fois marque une inflexion radicale des ambitions de Vaudreuil-Soulanges potentiellement reprises par le gouvernement. Mais c'est seulement à travers la publication du projet de loi 85 le 4 décembre 2015 que le gouvernement donne finalement l'heure juste sur la forme réelle que prendra son investissement politique et économique dans la réalisation des pôles logistiques et du corridor de développement de l'autoroute 30.

Présenté par Pierre MOREAU, ministre des Affaires municipales et de l'Occupation du territoire, ce projet laisserait croire qu'en fin de compte, il cherchait à réconcilier les différents projets et à prendre acte des critiques qui ont été formulées à l'égard de ses ambitions initiales. Or, malgré le titre de la loi proposée : « *Loi visant l'implantation de deux pôles logistiques et d'un corridor de développement économique aux abords de l'autoroute 30 ainsi que le développement des zones industrialo-portuaires de la région métropolitaine de Montréal* », on y cherchera en vain, au-delà des notes explicatives et des deux premiers articles généraux, une quelconque référence réelle au projet de Contrecœur ou à cette nouvelle notion de « zones industrialo-portuaires de la région métropolitaine ». De fait, le projet de loi vise essentiellement à ce que le Gouvernement

puisse « [...] décréter les règles d'urbanisme applicables dans tout périmètre qu'il délimite à l'intérieur des territoires décrits sur la carte déposée à l'Assemblée nationale [...]» même ceux faisant partie de la zone agricole et ce, afin que « Ces règles d'urbanisme (soient) [...] de nature à favoriser l'implantation d'entreprises du secteur de la logistique », entreprise que le projet de loi définit comme « [...] celles dont les activités consistent en l'exploitation de centres de distribution de produits liés aux secteurs manufacturiers et du commerce au détail ainsi que celles qui fournissent à ces centres de distribution des services directement liés à leur exploitation. » (2015). Or c'est en observant la cartographie associée à ce texte de loi proposé que l'on comprend mieux sa véritable portée.

Figure 35. Les cartes des secteurs visés par le projet de loi n° 85, Loi visant l'implantation de deux pôles logistiques et d'un corridor de développement économique aux abords de l'autoroute 30 ainsi que le développement des zones industrialo-portuaires de la région métropolitaine de Montréal



Source de la figure: Assemblée National du Québec. 2015. Projet de loi no 85; Loi visant l'implantation de deux pôles logistiques et d'un corridor de développement économique aux abords de l'autoroute 30 ainsi que le développement des zones industrialo portuaires de la région métropolitaine de Montréal. Première session de la quarante et unième législature.

Cette carte [Figure 35, p.288] permet de constater que le projet conduit à une appropriation par le gouvernement du Québec, par-dessus les municipalités locales, de l'ensemble des espaces disposant d'un zonage industriel le long du corridor de l'autoroute 30 entre les municipalités de Candiac, à l'est, et de Vaudreuil, à l'ouest. De plus, signe que cette proposition a été élaborée dans la hâte d'une réorientation radicale et *in extrémis* des ambitions gouvernementales, la carte identifie à l'intérieur de ces zones promises au développement logistique des terrains déjà occupés à Beauharnois, de même qu'elle identifie des espaces comme faisant partie de la zone agricole permanente alors qu'ils en ont déjà été exclus à Coteau-du-Lac (voir 3,1.). Enfin, la cartographie identifie le site du pôle logistique des Cèdres (seul des deux pôles à être identifié). Cependant, on peut se questionner sur l'attribution de ce concept à ce territoire, le site du projet de terminal intermodal du CP aux Cèdres, en particulier lorsqu'on le met en relation avec la définition de pôle logistique énoncée dans la Stratégie maritime elle-même.

Un pôle logistique est une zone industrielle multimodale ou intermodale planifiée pour assurer un traitement efficient et sécuritaire d'un large flux de marchandises afin de desservir rapidement de grands marchés nord-américains et internationaux. L'idée est de regrouper des entreprises en un même lieu afin de créer des effets de synergie et d'agglomération. On y trouve notamment des centres de distribution, des entrepôts ainsi que des services à valeur ajoutée comme l'étiquetage, la réfrigération, le transbordement, l'entretien de conteneurs, la fabrication et le dédouanement. (Québec, 2015)

On comprend que le concept de pôle logistique tel qu'énoncé dans la politique du gouvernement reprend les éléments standards des archétypes de ce type d'équipement,

à savoir la réunion dans un même ensemble immobilier d'équipement permettant le transport intermodal (terminal intermodal) et un parc industriel dédié aux entreprises de la grande distribution et leurs fournisseurs de services. Or, de deux choses l'une, soit l'identification du site des Cèdres vise à favoriser la réalisation du projet de terminal intermodal, auquel cas il ne constituerait pas un pôle logistique, soit son identification vise à favoriser l'implantation d'entreprises de distribution, auquel cas le site ne constituerait pas non plus un pôle logistique puisqu'il serait dépourvu de l'ancrage intermodal essentiel à la matérialisation de ce concept.

Aussi, la seule chose que permet en définitive le projet de loi 85 est de réserver l'ensemble du potentiel immobilier industriel de toute la partie ouest de la Montérégie en périphérie de la métropole aux seules entreprises de distribution et à leurs fournisseurs de services. Or une autre démonstration claire de l'absence de consultation réelle ayant mené à la formulation des éléments contenus dans ce projet de loi, et donc du processus de planification du gouvernement, nous est donnée par les réactions très défavorables de nombreuses municipalités affectées. Ainsi, la municipalité de Beauharnois dénoncera cette mainmise sur un parc industriel dont elle avait acquis les terrains en vue de la réalisation de sa propre politique de développement comme le souligne son maire qui déclare : « *On a investi 30 millions dans le parc industriel, ce n'est pas pour se faire dire par un fonctionnaire ce qu'on va mettre dedans.* » (DUBUC 2015) De même, la ville de Candiac s'insurgera du fait que des terrains industriels en jonction avec une gare de trains de banlieue sur son territoire, qu'elle visait à redévelopper en projet de *Transit Oriented Development* (TOD), se trouveraient maintenant hors de portée pour la réalisation de ce projet conforme au Plan métropolitain d'aménagement et de développement (ibid.).

Enfin, s'il ne recourt que marginalement à la possibilité du dézonage agricole, si l'on exclut l'espace désigné erronément comme agricole dans la municipalité de Coteau-du-Lac, il faut noter qu'en réservant l'ensemble de l'espace industriel de toute sous-région de la métropole à une seule forme d'activité industrielle, le projet de loi pourra favoriser d'autres demandes de dézonage. Ainsi, les promoteurs d'un projet de développement industriel qui ne serait pas de nature logistique tel que défini pourront plus facilement faire valoir leur demande de dézonage éventuel en rapport à l'article 65.1. de la *Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles* qui stipule que : *Le demandeur doit démontrer qu'il n'y a pas ailleurs dans le territoire de la municipalité locale et hors de la zone agricole un espace approprié disponible aux fins visées par la demande d'exclusion.* Ainsi, si le projet de loi, concrétisant l'établissement sinon d'un pôle logistique véritable, au moins d'une « réserve foncière logistique » sans recourir de manière massive au dézonage agricole, il ne manquerait pas de susciter sur l'ensemble du territoire une pression énorme pour le dézonage ponctuel de terres agricoles destinées à tout développement industriel autre que logistique.

En définitive, l'exploration du parcours politique du projet de pôle logistique au sein des instances gouvernementales permet de réaliser que les visées spéculatives des promoteurs logistiques privés, qui prévoyaient s'octroyer le privilège de développer des terrains jusque-là réservés à l'agriculture, ont largement été reprises par les projets concrets du gouvernement. Ces visées spéculatives ont été articulées, pour en assurer l'acceptabilité, sur le concept et les archétypes de pôle logistique, afin de bénéficier des avantages tactiques de la rhétorique de l'évolutionnisme technoéconomique. Ceci est bien démontré par l'effet que cette rhétorique a eu sur le processus administratif et juridique régissant, en première ligne, la protection des terres agricoles. Ici, le sophisme de l'appel à l'expert, combiné à l'opacité des raisonnements « experts » sur le nécessaire

développement de la logistique intermodale à Montréal, a bien démontré que l'idée du pôle logistique pouvait être le sésame du dézonage agricole.

De manière un peu différente, mais avec en fin de compte le même résultat, l'appropriation de la rhétorique évolutionniste technoéconomique incarnée par les volontés de développement du concept de pôle logistique des instances politiques et économiques locales en mal de développement de Vaudreuil-Soulanges et de Contrecoeur a induit le même accroissement de la pression spéculative sur la zone agricole. Comme les promoteurs privés, les instances publiques de ces localités, si elles ont cherché à structurer des projets économiques porteurs à travers la matérialisation d'un archétype de pôle logistique, elles ont aussi vu dans le potentiel tactique de la rhétorique logistique un moyen efficace de favoriser ce développement par l'accaparement massif de terres agricoles, pratique rassurante tellement elle est éculée, mais pratique que la planification métropolitaine tend de plus en plus à proscrire. Or la volonté de restreindre l'étalement urbain que manifeste la planification métropolitaine s'appuie sur une connaissance intime des effets de cet étalement dans le cadre de la promotion du développement résidentiel, commercial et industriel; elle se trouve elle aussi bridée par la rhétorique technoéconomique du développement logistique qui le fait apparaître comme une révolution insaisissable et incomparable au reste du phénomène d'étalement. Les visées expansionnistes des municipalités locales qui ont articulé ce discours semblent en définitive plus importantes que le concept même de pôle logistique, dont la réalisation est tributaire d'investissements en infrastructures portuaires ou ferroviaires que ces localités de contrôlent pas, puisqu'elles persistent à promouvoir leurs besoins de terres développables alors que l'appareillage intermodal de leur projet est inexistant, abandonné ou inscrit dans un échéancier incertain; donc, alors même que la rhétorique

sur le développement de pôles logistiques se trouve vidée de son contenu technique, pourtant essentiel à l'argument téléologique.

Enfin, par l'abdication du gouvernement fédéral à l'égard de l'initiative de la Porte continentale et du Corridor de commerce Québec-Ontario qui eût pu servir de cadre de planification de la réorganisation du système d'acheminement dans les régions métropolitaines de ces deux provinces, le gouvernement québécois s'est trouvé seul confronté à une dynamique de planification largement structurée par les intérêts spéculatifs d'entreprises privées et d'acteurs politiques locaux. Or, plutôt que de se détacher de ces intérêts, le processus de planification que le gouvernement québécois a alors engagé a plutôt accentué la concurrence interrégionale et la spéculation foncière qui en découle en adoptant le comportement d'un acteur technoéconomique. Le huis clos dans lequel le processus de planification a alors été mis a contribué à limiter le débat et l'interaction entre les acteurs de la société civile, ce qui est manifeste lorsque l'on constate la réaction des acteurs clés de la logistique montréalaise aux premières prises de position publiques du gouvernement. Ce biais a par la suite été accentué par le fait que le gouvernement, qu'il soit issu du Parti libéral ou du Parti québécois, a transformé cette concurrence entre les projets en une concurrence entre les formations politiques, transformant à son tour le débat de planification logistique en une lutte partisane polarisant les positions des acteurs plutôt que de tendre à les réconcilier voir à en questionner les à priori.

Ce faisant, le gouvernement québécois n'a pu approcher le développement logistique sous l'angle du mode de régulation sociopolitique qui lui est propre et qui est la source de sa légitimité et de son pouvoir d'intervention sur le réel. Sans cette perspective propre à l'État, le débat nécessaire sur l'ajustement des réseaux

d'acheminement montréalais aux besoins de mise en relation des entreprises locales avec les systèmes d'échanges intermodaux et à leur contexte d'intégration urbain s'est résumé à un débat sur l'implantation d'un archétype technoéconomique détaché de son contexte d'insertion et de son cadre spécifique d'émergence, débat alimentant les visées spéculatives de certains acteurs précis. En se comportant comme un acteur privé, l'État, à tous les niveaux hiérarchiques, a contribué à vider la réflexion sur l'implantation de pôles logistiques au Québec de ses dimensions structurantes, à la réduire aux seuls enjeux de l'accroissement de l'offre de terrains abordables pour la grande distribution sans qu'une évaluation de leur impact réel sur la santé du tissu économique local ne soit faite.

Enfin, si nous avons émis l'hypothèse que « *les pressions exercées par la grande distribution imposent un modèle de positionnement et d'aménagement des plateformes logistiques intermodales qui favorise à l'échelle régionale la rationalité territoriale de ces entreprises globales et la desserte des seuls espaces de croissance urbains qui constituent leur meilleur marché, les pôles commerciaux de périphérie* », l'analyse du cas montréalais nous révèle que cette dynamique existe bel et bien, mais qu'elle s'articule de manière plus indirecte et que son effet est particulièrement grand sur la libération de capacité foncière qui, en définitive, est l'enjeu le plus déterminant de cette industrie. Ainsi, alors même que les faits tendent à démontrer que l'essentiel des capacités de transport intermodal demeureront au cœur de l'agglomération et que la force d'attraction réelle de l'industrie logistique associée à la grande distribution n'était donc pas suffisante à Montréal par rapport à l'ensemble de sa structure économique et de son patrimoine infrastructurel pour susciter la colocalisation des équipements intermodaux et des grands centres de distribution, le débat sur la mise en place de pôles logistiques en périphérie s'est maintenue. Bien que dans les faits l'appareillage technique des pôles

logistiques proposés ne pouvait pas être appliqué ou n'était fondé que sur des projets encore loin d'être réalisés, le débat, en s'appuyant sur la concrétisation d'archétypes non adaptés au contexte montréalais a, en fin de compte, servi à alimenter une pression incohérente sur le territoire agricole de la région, transformé en « réserve foncière » devant impérativement être développée.

Ce débat raccourci sur la concurrence interrégionale à travers laquelle le mécanisme de destruction créative, inhérent à la croissance économique capitaliste, rendrait des régions perdantes ou gagnantes dans « l'évolution économique » de la logistique mondiale, a conduit à la sous-estimation de la dynamique spéculative qu'elle imposait à l'échelle métropolitaine et a surestimé la valeur structurante à long terme des pratiques de planification destinées à attirer la grande distribution.⁵¹ Enfin, l'étude du cas montréalais, dans l'horizon temporel du débat sur l'implantation du pôle logistique, appelle une question fondamentale qui n'a pourtant jamais été esquissée : la notion de pôle logistique telle qu'induite par les pratiques de localisation de la grande distribution au début du 21^e siècle est-elle un modèle de développement pertinent à mesure que le contexte économique qui l'a vue émerger se transforme et se sature.

⁵¹ Notons à cet effet que les terrains qui ont fait l'objet d'un dézonage dans la municipalité de Coteau-du-Lac, qui sont disponibles depuis 2012 et spécifiquement dédiés à « l'industrie logistique » n'ont toujours pas été développés, ce qui permet au moins de relativiser le discours qui laisse entendre que la région de Montréal ne bénéficie pas des investissements dans les centres de distribution par manque d'espace développable.

Conclusion

L'émergence du transport intermodal est intimement associée au développement des nouveaux modes de production et de consommation contemporains. Cette association se répercute sur les dynamiques d'urbanisation, en particulier sur la part persistante de l'urbanisation qui demeure liée à l'économie d'échanges de biens matériels à l'heure où seuls dominent les mantras de la dématérialisation de l'économie. La société de consommation contemporaine voit devant elle se former sans le comprendre son paysage rationnel urbain ; rationalité qui inclut la mise en place de pôles d'urbanisation largement dominés par les intérêts commerciaux d'entreprises qui ont intégré les nouvelles technologies de transport au point d'en déterminer, dans une large mesure, les modes d'utilisation. La perception de ce processus de formation d'éléments urbains nouveaux et, à mains égards, perturbateurs d'autres parties de la structure urbaine, se trouve détournée par une perspective dominée par une sémantique révolutionnaire déterminée par les effets du « progrès » technologique se détachant de la marche graduelle de l'histoire. Cette thèse recadre cette transformation de la structure urbaine dans le temps long des forces persistantes, multiples et concourantes qui orientent l'urbanisation dans les faits.

Ce travail de recherche, auquel s'ajoute la recherche faite à la maîtrise sur une problématique corolaire (LAMBERT, 2006) nous offre aujourd'hui 15 années de perspective sur les enjeux du développement du transport intermodal et à son rapport au processus d'urbanisation. Outre le sentiment d'extrême solitude que nous avons ressenti à confronter des problématiques largement oubliées des autres chercheurs en urbanisme et en aménagement en général comme, du reste, de la société civile et des

instances politiques, nous arrivons au terme de cette thèse avec le sentiment d'avoir développé une perspective dont la maturité repose justement sur le temps relativement long qu'il aura fallu y consacrer en définitive.

Comme nous l'avons souligné en introduction, la compréhension des changements urbains et des changements des systèmes sociotechniques, vu leur complexité et l'étendue des champs de force qui les traversent, apparaît plus clairement lorsqu'ils sont étudiés sur la longue durée qui permet, dans une perspective historique, de dépasser l'état cristallisé du présent dans lequel chaque aspect de la réalité nous apparaît « déterminé du dehors », caractéristique qui donne tant de poids à la propagande sur « l'évolution technique ». La prise de recul dont nous pouvons aujourd'hui bénéficier n'a pas de commune mesure avec la longue durée que s'est proposé d'exposer BRAUDEL (1967, 1969) et la démarche que nous vous avons présentée n'est pas un travail d'historien. Cependant, elle s'en est inspirée pour pallier aux difficultés auxquelles sont confrontés tous ceux qui cherchent à réfléchir l'aménagement du territoire de manière durable. Au-delà des réflexes tactiques qui cantonnent les acteurs de l'aménagement dans le rôle de spectateurs d'un jeu dont les règles sont déterminées par d'autres, nous avons cherché à dégager, à travers les outils théoriques existants, une perspective épistémologique qui permette l'émergence d'une réflexion synthétique sur le cadre stratégique et les effets réels des transformations contemporaines, dans notre cas, les transformations des modes d'acheminement des biens matériels qui irriguent encore et pour toujours la structure de nos habitats urbains.

Cette recherche d'une perspective nouvelle apparaît nécessaire dès lors que l'on constate à quel point les discussions et débats publics où l'action des institutions

collectives est dominée depuis plus d'une génération par une survalorisation des mécanismes de régulation interne de l'économie capitaliste libéralisée, présentée comme environnement naturel du développement des sociétés. Cette perspective néolibérale induit une acceptation des mythes qui la fondent — le caractère immanent de l'ordre économique libéral découlant de la sélection « naturelle » des initiatives individuelles comme fondement des structures collectives. La recherche a, elle aussi, intégré ces préceptes et ces mythes dans tous les mécanismes qui lui donnent aujourd'hui sa valeur, des modes d'octroi de subventions liés aux enjeux définis par l'industrie ou les modes de diffusion largement tributaires des entreprises et des forums qui les réunissent, friands d'analyses comparatives des meilleures pratiques qui induisent la reproduction des schémas établis sans en questionner les fondements.

Ce biais est au cœur de l'acculturation de la société civile et des États à l'égard des enjeux qui entourent le développement des outils logistiques encore plus qu'ailleurs, étant donné l'état de privatisation quasi totale dans lequel s'est reconstituée cette industrie après la déréglementation qui ont marqué les dernières décennies du 20^e siècle. En plus de la part considérable de l'intervention des institutions collectives dans la formation historique du patrimoine qui le structure et que cette situation nous fait oublier, elle nous fait aussi négliger le fait que ce patrimoine est en fait une ressource non renouvelable qui transforme les dynamiques qui l'affectent, enjeu crucial pour une métropole comme Montréal qui a toujours vu une part significative de son dynamisme découler des capacités de sa structure urbaine et de sa société à tirer parti des flux de tels réseaux [voir section 2.3.2]. Aussi, le développement du transport intermodal et de son rapport à l'espace urbain s'est-il avéré un objet d'étude particulièrement révélateur des lacunes épistémologiques de la recherche qui la concerne ; et, partant de là, de la

nécessité de redécouvrir une approche critique qui ne place pas le développement des industries qui la dominent comme seul objectif.

C'est donc presque naturellement que s'est imposée à nous une approche théorique issue de la longue tradition du matérialisme historique et de la dialectique marxiste quant à l'analyse critique du capitalisme, opérationnalisée à l'égard des changements technologiques et de la nature cyclique du développement économique par Joseph A. SCHUMPETER (1927, 1935, 1939, 1942) et à l'égard du développement urbain et géographique, par David HARVEY (1985, 1989, 2001). Or, cette approche comporte un risque et un écueil majeurs. D'une part, cette perspective est depuis une génération reléguée au rang d'élucubration pseudo-scientifique, malgré toute la richesse de l'analyse qui la fonde et qui fonde de même les approches constructivistes encore utilisées dans bien des domaines des sciences humaines. D'autre part, puisqu'elle s'appuie sur la réalité des conflits socioéconomiques et leur complexité inhérente comme moteur du changement historique, elle ne peut, comme la perspective néolibérale, se draper du manteau de la Science naturelle et des Mathématiques pour fonder l'irréfutabilité de ses lois dites « naturelles ». Son approche est donc plus incertaine puisqu'elle tend à mettre en relation les phénomènes dans une synthèse, une économie politique, qui oblige à considérer le général et le particulier, le théorique et l'empirique de manière simultanée et indissociable. Nous espérons avoir transformé cet écueil en contribution originale.

Cette perspective s'est d'abord fondée sur le constat que la coïncidence historique du développement du capitalisme industriel et de l'urbanisation généralisée était révélatrice d'une interrelation, d'une *co-incidence*, qui en faisait une seule et même unité phénoménologique. Ainsi, la compréhension de l'urbanisation capitaliste doit passer par

une compréhension de ces mécanismes de régulation qui appellent une approche critique, seule en mesure d'exposer la rhétorique qui masque le caractère contradictoire de sa progression où la destruction et la création de valeur accumulée dans l'habitat urbain se côtoient. Ces cycles animés par des nouveaux modes de production portés par de nouveaux entrepreneurs qui s'approprient le potentiel des innovations techniques pour s'octroyer une position ascendante, ne résultent pas strictement dans un « progrès » de la société urbaine capitaliste, mais constamment dans le déplacement du capital vers de nouveaux « pôles de croissance » qui offrent de meilleurs rendements au détenteur du capital, sans égard aux effets sur les autres acteurs de la collectivité. Ainsi, si ce mouvement est systématiquement associé dans le discours dominant au « progrès » technique et à l'inévitabilité de ses conséquences, c'est aussi que cette narration rend moralement plus commode son acceptation générale au bénéfice d'acteurs spécifiques, en reléguant au rang de victimes collatérales les critiques qui n'y trouveraient pas leur compte. Ainsi que nous l'avons fait ressortir, les excès spéculatifs qui accompagnent systématiquement la prise de contrôle du développement des réseaux sociotechniques n'apparaissent pas comme ce qu'ils sont aussi : un moteur clef du développement urbain concret et des réseaux qui l'irriguent et une source des problématiques d'intégration que ce développement renvoie aux institutions collectives. C'est sur la base de cette approche épistémologique revalorisée ou retrouvée, dirions-nous, que peuvent alors s'appuyer deux constats clefs qui contribuent à l'originalité de cette recherche.

D'une part, le développement des réseaux sociotechniques ne se fait pas pour lui-même et par lui-même, mais il vise aussi, et peut-être surtout, à orienter le développement et l'organisation du territoire et de l'urbanisation au bénéfice des acteurs qui dominent leur formation. C'est à cet égard que nous avons parlé des moyens de déplacement comme des moyens de placement, vu la part significative qu'occupe la

richesse foncière et immobilière dans la formation du capital urbain. Il faut bien comprendre, pour ne pas donner l'impression d'enfoncer une porte ouverte, que cette fonction de structuration de l'espace par les réseaux et donc par les acteurs qui en déterminent la forme et l'usage, n'est pas nouvelle ni secondaire à la formation des réseaux, mais bien une dynamique systématique et déterminante de la constitution des réseaux urbains qui en conditionnent la matérialisation dès l'origine. Dans cette perspective, le développement de pratiques urbanistiques visant un développement orienté par les transports (TOD) ou, plus spécifiquement par les transports publics, ne constitue qu'une incarnation de cette appropriation, ici par les acteurs publics des réseaux, comme moyen de développement territorial et immobilier.

C'est en particulier à cet égard que les effets du biais déterministe technoéconomique qui infuse la recherche sur les réseaux et pratiques d'échanges marchands apparaissent le plus clairement. En effet, l'exemple des modèles de développement des infrastructures portuaires formulés au cours des 40 dernières années rend compte d'une dynamique de développement en proposant comme seul moteur du changement « l'évolution du cadre technoéconomique », le détachant de son contexte et des ramifications sociopolitiques qui lient invariablement ses infrastructures au reste de la dynamique urbaine comme l'exemple historique de Montréal le démontre. Aussi deviennent-ils les instruments de promotion de conclusions tautologiques qui décrivent une inévitable séparation fonctionnelle de l'infrastructure de transport et de son contexte urbain, en gommant au passage le rôle réel qu'ont ces infrastructures sur la structuration et la déstructuration d'environnements urbains ou périurbains et les transformations parallèles de la notion d'environnement urbain et d'urbanisation. Ainsi, au-delà des considérations techniques ou économiques internes à l'opération de réseaux sociotechniques, les considérations foncières et territoriales des entreprises ou

gouvernements qui contrôlent directement ou indirectement ces réseaux constituent l'un des moteurs principaux de leurs organisations et l'une des motivations clefs de leur régulation.

D'autre part, cet état de fait crée une situation particulièrement problématique dans le cas du transport des marchandises si, comme nous l'avons souligné, l'on prend en considération qu'il s'est reconfiguré à l'échelle globale sur le transport intermodal dont toutes les composantes sont, en Amérique du Nord, privatisées, quasi-privatisées et dérèglementées, et qu'elles tirent partie, voire exploitent, à l'échelle locale et régionale, du soutien public au réseau routier. Ainsi, nous avons formulé une proposition : que le seul véritable moteur de régulation du développement des structures intermodales contemporaines en Amérique du Nord se trouve dans la sphère privée et qu'il était donc particulièrement marqué par les intérêts dominants des entreprises qui la contrôlent et qui visent à externaliser le plus possible les coûts inhérents à leur mode de production. Or, cette proposition heuristique n'était pas complète ni opérante sans que ne soit limité le concept de sphère privée. Aussi, si l'on peut constater que les entreprises et gestionnaires de transport ont elles-mêmes été des acteurs déterminants dans la formation des réseaux intermodaux en construisant graduellement les outils techniques nécessaires à sa matérialisation, cette explication qui demeure cantonnée aux dynamiques technoéconomiques internes des réseaux et reproduit le biais déterministe que nous avons tâché de contourner tout au long de ce travail, masque le fait que ces démarches affectant l'offre de service de transport se sont faites en réponse à, ou du moins en accompagnant, une demande. Dans ce contexte, le concept « d'entrepreneur schumpetérien », vu au sens d'une entreprise qui intègre dans un nouveau mode de production les possibilités dégagées par une innovation technique qui lui assure l'ascendant sur son environnement, et celui de « Pôle de croissance » développé par

François PERROUX (1961), vu comme un espace spatio-temporel dans lequel se concentre l'accumulation du capital au détriment d'autres espaces spatio-temporels du fait qu'il fournit un rendement supérieur au reste de son environnement, sont apparus comme des outils d'investigation plus surs.

C'est sur la base de ces deux constats qu'il nous a alors été permis d'observer, parallèlement au développement du système intermodal, le développement d'entreprises réseau réunissant un nombre limité des plus grands manufacturiers et chaînes de grande distribution globale qui forment ensemble des entités qui imposent un nouveau mode de production et constituent un pôle de croissance qui attire le capital. Cette mise en parallèle permet d'exposer comment ces entreprises, en étant les premiers clients du transport intermodal, les principaux développeurs et organisateurs des chaînes logistiques mondiales que ces moyen techniques mettent en œuvre, et en exerçant des pressions proches de celles d'un oligopsonne sur le développement de ces réseaux, doivent être considérées comme les premiers régulateurs du développement du système intermodal et en particulier de sa matérialisation sur le territoire et dans le développement immobilier urbain et régional.

C'est dans cette perspective que l'apparition de l'archétype de pôle logistique, espace qui réunit les plateformes de transbordement intermodal et les centres de distribution nationaux des entreprises réseau au sein d'un même ensemble immobilier, doit être vue comme une incarnation des stratégies foncières et territoriales des entreprises derrière le développement effectif du transport intermodal. À cet égard, les stratégies de couverture de marché périurbain et rurbain des entreprises réseau combinées à leur approche systématique d'externalisation des coûts (par la localisation de magasins bénéficiant d'un accès facile à des populations dont la mobilité repose sur

l'usage de l'automobile qui s'acquittent elles-mêmes, sans que cela ne soit perçu comme une charge, de la distribution fine ; par l'élimination des fonctions de stockage et d'entreposage des points de vente vers des centres de distribution avantageusement localisés pour réduire la charge d'acquisition des terrains ; par l'utilisation maximale des possibilités de stockage gratuit des conteneurs au terminal) constituent des objectifs managériaux, intrinsèques au mode de production institué par ces entreprises : objectifs qui se traduisent en mode de régulation des autres acteurs et notamment des entreprises de service de transport, des développeurs immobiliers et des gouvernements locaux.

Sous cet éclairage, le développement des pôles logistiques, qu'il prenne la forme de terminaux satellites à des débouchés maritimes ou de centres de charge localisés de manière à rejoindre par la route une proportion la plus grande possible du marché à desservir, incarnait à la fois une réponse tangible aux stratégies foncières et territoriales des entreprises réseau et un outil de propagation des modèles favorables à ces entreprises susceptibles, en se multipliant, de faire jouer les mécanismes de concurrence en leur faveur. Ainsi apparaît un concept qui jusqu'ici n'avait pas été évoqué, ou n'avait été qu'effleuré (RODRIGUE, DEBRIE et al. 2010) dans l'analyse du développement de ces plateformes généralement cantonnées dans le champ de la géographie des transports : la spéculation.

En effet, comme le démontre notre analyse du cas montréalais, la diffusion des archétypes de pôles logistiques comme modèle de développement, croisée à la pénétration du mythe de l'évolution déterministe des innovations technoéconomiques, transforme ces archétypes en puissants outils rhétoriques rapidement récupérés par les développeurs immobiliers et les institutions locales. Sous le couvert d'un travail visant à adapter les conditions locales aux « réalités » du marché, la diffusion de ces archétypes

dans le contexte québécois aura en définitive servi à orienter dès l'origine les débats sur l'aménagement des structures intermodales vers des objectifs qui ne peuvent que favoriser l'effondrement des prix fonciers au bénéfice spécifique des industries de distribution, sans égard aux autres joueurs économiques, aux équilibres territoriaux, aux conséquences socioéconomiques, voire juridiques, de tels développements. Sans égard même pour les stratégies internes des fournisseurs de services intermodaux, ferroviaires notamment, qui, s'ils ont été des initiateurs de tels projets, se sont depuis rabattus sur le patrimoine qu'ils détiennent déjà au cœur de l'agglomération.

Confronté à la multiplication des projets et aux constantes représentations qu'en ont fait les leaders de certaines localités, le gouvernement fédéral canadien, rapidement désengagé, puis le gouvernement provincial du Québec, plutôt que de situer leur intervention dans le contexte du développement global de la métropole ou même du développement structuré du transport intermodal sur son territoire, n'ont fait que reprendre les arguments des acteurs locaux et leur soutien à des archétypes présentés comme valides du seul fait de leur reproduction et de leur diffusion. Le travail de recherche conduit pour le gouvernement, largement fondé sur l'étude de cas et l'étalonnage, n'a pu en définitive que conforter cette position et son détachement du contexte montréalais, qui a très tôt montré ces spécificités, notamment à l'égard du renforcement de la concentration des plateformes de transbordement intermodal sur l'Île de Montréal.

En sorte que, dans son ensemble, le parcours de l'archétype du pôle logistique intermodal qui, à sa base même, favorise le modèle de développement de certaines entreprises, a aussi servi la spéculation foncière au bénéfice de ces mêmes entreprises, sans donner lieu à une quelconque structuration de ces fonctions dans l'espace

métropolitain. Le développement logistique s'est même avéré être le « sésame » du dézonage agricole, dans la mesure ou l'incapacité des instances publiques à cerner les enjeux de tels développements ou à contester les arguments « experts » des promoteurs de tels projets, quand elles n'étaient pas leurs alliées, aura suffi à faire s'effondrer tout obstacle se dressant devant eux, comme l'a bien démontré la décision du tribunal administratif du Québec à l'encontre de la Commission de la protection du territoire agricole (CPTAQ) et au bénéfice du développeur immobilier ALTA. Ainsi, le cas montréalais valide la proposition que la diffusion des archétypes de pôles logistiques constitue un outil de développement spécifiquement destiné au bénéfice des entreprises réseau qui en sont les régulateurs en faisant la promotion de modèles d'aménagement qui leur sont favorables et en favorisant la multiplication de tels projets, entraînant une spirale spéculative qui, au final, induit une pression négative sur les coûts d'acquisition de positions dans de tels projets.

Mais cette prise de conscience du rôle de la spéculation foncière comme corollaire de la diffusion de modèles de développement doit aussi en induire une autre. Comme nous l'avons élaboré dans le second chapitre de cette thèse, la marche du développement capitaliste et du développement urbain, interreliés, est marquée non pas par une transformation graduelle, une « évolution », mais par des cycles qui font se côtoyer la création et la destruction du capital accumulé dans l'érection des structures urbaines. Or, le développement de la logistique intermodale, sous la forme de l'émergence de pôles logistiques intégrés un peu partout en Amérique du Nord et ailleurs, ne semble pas échapper à cette dynamique. Ainsi, l'émergence de ce modèle et sa diffusion a-t-il entraîné une multiplication de projets qui ont favorisé les entreprises qu'ils servaient au point, aujourd'hui, de dépasser peut-être les besoins de cette industrie. Ainsi, la pression à la baisse sur les coûts fonciers attachés aux pôles logistiques devient-elle à ce point

importante qu'elle en limite la reproduction. Cet état semble d'ailleurs beaucoup plus généralisé, lorsque l'on constate le ralentissement de la croissance du marché du transport de conteneur, rendu évident par la faillite du 7^e transporteur maritime d'unités intermodales, le coréen *Hanjin*, en septembre 2016, victime de la conjonction d'une stagnation de la demande et d'un accroissement constant de la capacité de transport des navires et des flottes, elle aussi indicative de l'inévitable piège spéculatif du développement des modes de production capitalistes. La situation actuelle, comme d'ailleurs l'effondrement financier de 2008 qui a sonné le glas du projet de pôle logistique privé porté par le *Canadian Pacific* et *Canadian Tire* que nous avons analysé (voir 4.1), démontre, encore une fois, que les projections tendanciennes à courte vue largement diffusées par les développeurs et les spéculateurs sont des trompe-l'œil qui masquent la réalité contradictoire du développement capitaliste et les crises que ces contradictions induisent forcément.

En sorte qu'en concluant cette thèse, il nous faut constater à quel point les efforts et le travail qui ont été investis dans la promotion et les tentatives de matérialisation de pôles logistiques intégrés dans la région de Montréal l'ont peut-être été en vain. Les conditions nécessaires à leur matérialisation, aussi bien du point de vue de la demande de l'industrie que de la surabondance de l'offre, semblent défavorables à la poursuite de la diffusion de ce modèle alors que le maintien des outils techniques de la logistique intermodale au cœur de l'agglomération n'a pas reçu l'attention qu'elle méritait, les élites locales étant tout absorbées par les modèles « innovants » favorisant une « évolution » de ces outils vers la périphérie. Aussi en arrivons-nous à tirer des enseignements de cette expérience montréalaise et de la démarche qui nous aura permis de l'éclairer sous un jour nouveau, et donc d'en révéler les aspérités que le discours lisse des promoteurs et des gouvernements qui les ont servis avait jusqu'ici masquées.

Face à un cadre de développement fondamentalement instable et à la poursuite de cette instabilité par l'émergence d'entreprises offrant de nouveaux modèles de production grâce à leur prise en charge de l'innovation technique, il apparaît important de questionner le cadre réglementaire et administratif qui a donné depuis une génération aux acteurs privés, agissant sur les réseaux de transport marchand, la seule voix au chapitre. Cette position d'observateurs prise par les gouvernements provincial et fédéral à l'égard des réseaux maritimes et ferroviaires aura été un facteur clef de l'emballlement spéculatif qui a accompagné l'émergence de l'archétype de pôle logistique dans le contexte montréalais. Il aura entre autres placé les instances locales, municipalité, MRC et autre CLD, comme seules représentantes et arbitre de l'intérêt public alors que par leur nature, celles-ci ne peuvent représenter qu'une version fragmentée de ces intérêts, fragmentation qui favorise les jeux de mise en concurrence des territoires par les entités privées et qui renforcent leur rationalité.

Aussi, au-delà de l'éblouissement que provoque trop souvent une approche myope des innovations techniques et de leur contexte d'émergence, il apparaît nécessaire de bien recadrer la réalité de leur matérialisation dans l'espace. Cette réalité est largement une affaire de pouvoir et de contrôle qui s'exerce non seulement par la régulation du développement des réseaux technique, mais qui se manifeste aussi dans l'orientation du développement urbain. Ainsi, outre la revalorisation de la régulation collective ou publique que le cas étudié suggère afin de limiter les conséquences des mouvements spéculatifs du développement capitaliste, cette prise de conscience suggère aussi que les États s'investissent aussi dans le développement des réseaux et de la recherche qui permet aux innovations d'émerger, non pas dans l'optique de favoriser le développement d'une industrie spécifique, mais plutôt dans celui de mieux gérer un

patrimoine infrastructurel qui demande à être mieux associé au contexte social, économique et politique d'une métropole comme Montréal. À cet effet, il est important de constater à quel point le désengagement du gouvernement fédéral, bien qu'il détienne la plupart des leviers importants à l'égard de l'encadrement des réseaux de transport de marchandises, semble nuire à l'émergence de stratégies d'intégration des moyens d'acheminement marchand et de leur environnement urbain et régional.

Or pour pallier à cette lacune, il semble important, d'une part, que l'expertise interne et indépendante des instances publiques soit redéveloppée afin qu'une perspective autonome des autorités publiques puisse mieux contrer les effets les plus délétères d'une promotion débridée des modèles privés qui ne sont par nature pas conçus pour générer une harmonisation entre le développement d'outils innovants et la préservation des spécificités et atouts locaux, mais bien seulement pour favoriser les bénéfices de leurs promoteurs. À cet égard, il apparaît important de développer, de consolider et de rendre disponible une connaissance holistique sur le développement de la logistique et du tissu industriel montréalais afin de bien en évaluer le développement et d'en mesurer les effets sur les politiques publiques, notamment celle visant à réduire la pression que fait peser l'étalement urbain sur la préservation des terres agricoles.

Si le *Centre interuniversitaire de recherche sur les réseaux d'entreprise, la logistique et le transport* (CIRRELT) « regroupe aujourd'hui la très grande majorité des chercheurs québécois qui ouvrent à la production des connaissances relatives à l'ingénierie et à la gestion des réseaux logistiques, d'entreprise et de transport »⁵² et constitue un regroupement de chercheurs (plus de 150) dont la réputation n'est plus à faire, le travail

⁵² <https://www.cirrelt.ca/?Page=HOME>

qu'il consolide se focalise sur les aspects techniques et économiques du développement des systèmes sociotechniques logistiques. Dans ce cadre sont négligés les aspects sociaux et politiques liés notamment aux dynamiques ouvrières, à l'urbanisation et à la gestion des infrastructures comme patrimoine collectif.

Or, l'observation et le suivi des conséquences sociopolitiques du développement de la logistique contemporaine et de son encadrement par les structures de gouvernance et de soutien public apparaissent essentiels à l'évaluation de la performance de ce secteur en tant que composante essentielle de l'économie et du travail et en tant que moteur du développement urbain. Aussi, apparaît-il nécessaire de promouvoir la création d'un « *observatoire de l'urbanisation logistique* », en particulier dans l'environnement montréalais, afin de pallier cette lacune et d'offrir aux instances publiques et à d'autres acteurs de la communauté tels les regroupements de citoyens riverains d'infrastructures ou les associations de travailleurs, un portrait du secteur tenant compte des dynamiques sociopolitiques, portrait susceptible d'équilibrer les débats qui recourent trop souvent à une expertise scientifique et académique unidirectionnelle.

D'autre part, si nous avons constaté la faiblesse de l'encadrement public du secteur de la logistique et du transport intermodal, il apparaît illusoire de concevoir de nouveaux mécanismes de régulation publics dans une optique nationale et provinciale, dans la mesure où ces entités politiques sont aujourd'hui largement débordées par les champs de force économiques et sociaux qui ne sont plus liés au cadre national de développement et à l'heure où l'espace métropolitain devient un lieu pertinent de débat sur la gouvernance des grands réseaux techniques et d'innovation sociopolitique. Aussi, il semble possible d'entrevoir qu'une dévolution des pouvoirs détenus par ces entités

nationales à de nouvelles instances locales, responsables devant les Parlements aussi bien que les localités, pourrait, moyennant un financement conséquent, servir de catalyseur à la formulation de projets d'intégration urbaine du développement logistique réunissant les acteurs privés et publics des régions métropolitaines canadiennes.

Ceci semble d'autant plus pertinent à l'égard du gouvernement fédéral qui, par l'effet de la répartition constitutionnelle des pouvoirs dans la fédération canadienne, constitue l'instance tutélaire des principaux réseaux d'infrastructures concernés. Aussi, la mise en place d'une agence régionale des infrastructures et du développement de la logistique intermodale, à Montréal, mais aussi dans d'autres métropoles canadiennes apparaît comme une formule pouvant, à terme, susciter une meilleure planification de la gestion, de la transformation et de l'intégration de ces réseaux au sein du tissu métropolitain. Une telle solution pourrait être d'autant plus intéressante que le contexte politique et économique actuel amène le gouvernement fédéral à réinvestir dans le financement des infrastructures. Or un tel réinvestissement apparaît comme un levier important dans l'atteinte des compromis qu'appellent des objectifs d'intégration urbaine qui débordent le strict cadre technique et économique de telles activités.

Des exemples d'une telle dévolution de pouvoirs à une structure régionale existe. On peut notamment penser entre autres à la création des Administrations portuaires en 1983, dont celle de Montréal, qui ont constitué en leur temps une dévolution des pouvoirs centralisés pendant près de 50 ans (1936-1983) au sein *du Conseil des ports nationaux*. On peut aussi penser au travail effectué par la *Port Authority of New York and New Jersey* à qui ont été dévolus les pouvoirs de deux États voisins et qui, en plus d'assurer la gestion des activités de la région new-yorkaise depuis 1921, a contribué plus

largement au développement des réseaux de transport de l'ensemble de cette région métropolitaine américaine.

En définitive, peu importe la forme qu'elle adopte, cette prise en charge par les instances publiques de l'intérêt collectif associée à la forme du développement des infrastructures et structures urbaines logistiques semble nécessaire pour permettre au transport intermodal de remplir les promesses de réduction de la dépendance au réseau routier qui lui est symboliquement associé depuis longtemps, mais que la régulation privée a largement détournée pour ne favoriser son usage que dans l'extension des chaînes logistiques et la multiplication des échanges qui contribue à la forme actuelle de la problématique perpétuelle de congestion des ensembles urbains. Ici, comme le proposait Albert O. Hirschman, il est à espérer qu'en cette matière comme en bien d'autres, face aux effets décevants de la myopie de l'action privée, l'on retrouve les moyens d'élaborer des solutions collectives.

Dans cette perspective, et pour en arriver à une meilleure harmonisation des infrastructures d'acheminement existantes, des pratiques nouvelles qui les animent et de l'espace socioéconomique urbain, nous devons comme communauté de chercheurs faire le constat de notre tendance orgueilleuse à privilégier les sujets, espace et projet nouveaux, au détriment du patrimoine existant. La maturation de nos sociétés doit aussi mener au constat que nos environnements urbains sont, eux aussi, matures et que dans cette mesure, la nouveauté et l'expansion urbaine ne seront peut-être pas les phénomènes les plus pesants sur la structure de nos habitats dans le futur. Plutôt que de se concentrer sur ces seules dynamiques qui affectent la marge de la masse urbaine, ne devrions-nous pas nous attaquer à la masse elle-même ? Aussi, beaucoup de travail reste à faire pour comprendre les problématiques d'intégration urbaine des réseaux

d'acheminement et en particulier ces actifs lourds que sont les réseaux ferroviaires et les infrastructures portuaires pour élaborer des solutions qui dépassent la stratégie de la terre brûlée puisqu'ils sont aujourd'hui et demeurerons vraisemblablement pour longtemps des éléments actifs au cœur de la métropole québécoise.

Or, approcher le développement de l'espace logistique intermodal en partant du point de vue des infrastructures prises comme patrimoine et comme ressource non renouvelable permettrait selon nous de déboucher sur des solutions novatrices qui favoriseraient à la fois le développement de l'activité économique et des investissements significatifs dans la mitigation des effets négatifs des activités d'acheminement dans les communautés qu'elle « habite » et traverse. Dans cette perspective, on pourrait constater l'atout clef que représentent les activités intermodales du port de Montréal dans l'est de la métropole. Cet atout distinctif, un port performant au sein d'un environnement urbain établi, mais en mutation, devrait mener à l'articulation de projets de développement logistique qui tiennent compte du rôle central et de la persistance de ces activités au cœur de l'agglomération, voire de leur possible développement. De fait, l'administration portuaire montréalaise ne détenant pas de pouvoir d'expropriation, privilégie une expansion sur la réserve foncière qu'elle a acquise à Contrecoeur, sur l'autre rive du fleuve Saint-Laurent, et s'est toujours refusée à envisager sérieusement son extension par la conversion des espaces industriels adjacents (notamment ceux qui sont compris entre son emprise et la rue Notre-Dame).

Or une telle expansion *in situ* serait l'occasion de renégocier les marges du territoire portuaire pour favoriser à la fois l'opération du port et l'accès public au fleuve et au paysage portuaire, donc de briser le statuquo dans lequel se regardent en chiens de faïence l'administration du Port et celle de la Ville. Elle aurait enfin comme avantage de

préservé la polarisation de l'activité logistique portuaire sur un seul site mieux à même de servir au développement des opérations d'entreprises existantes ou pouvant être attirées par l'offre de la métropole québécoise. En outre, la présence de vastes terrains à proximité et rendus disponibles par la restructuration de l'activité pétrochimique dans le secteur de Montréal-Est représente un atout clef pour la constitution d'un pôle logistique, bien inscrit dans l'habitat ouvrier montréalais, n'empiétant pas sur le domaine agricole et constituant une alternative viable au réemploi de terrains dont la contamination réduit drastiquement le potentiel d'utilisation et donc le coût d'acquisition, avantage qui, comme nous l'avons vu, constitue un facteur clef du développement des activités de distribution et de traitement induites par la mise en place de chaînes logistiques internationales. Enfin, la dotation exceptionnelle de cet ensemble portuaire et industriel en infrastructures et corridors d'acheminement intermodaux permettrait d'envisager un redéveloppement radical du territoire qui n'accroisse pas de manière insoutenable les problèmes locaux de congestion, en tablant sur l'emploi créatif de modes et de services de transport alternatifs à la route.

En définitive, nous retenons de ce parcours de recherche l'importance, en particulier dans la sphère académique, de valoriser une approche critique des courants épistémologiques technoéconomiques qui dominent par ailleurs la société. Cette découverte personnelle aura été, en définitive, l'élément le plus marquant de ce long labeur. Cette critique, si elle doit être vue comme elle est, motivée par une idéologie, ou du moins une idée de l'humanité de l'Homme, permet aussi de mieux comprendre comment d'autres idéologies qui présentent l'Homme comme le simple engrenage d'une machination qu'il ne contrôle pas pénètrent de toute façon les débats sans se montrer et trop souvent sans être démasquées. À cet égard, il apparaît nécessaire, même avant de considérer l'état de la recherche académique, de bien penser l'éducation des chercheurs

et des acteurs de demain pour qu'ils soient en mesure de situer les phénomènes particuliers dans le cadre global qui les influence, cadre sur lequel, il faut l'espérer, ils pourront influencer à la longue et au bénéfice de tous, par des actions individuelles instruites par une synthèse lucide de la réalité.

Bibliographie

- ACFC. 2009. «2010: Tendances ferroviaires.». Ottawa: L'Association des chemins de fer du Canada
- ADM. 2009. *Aéroports de Montréal: À l'aube d'une nouvelle ère Montréal: Aéroports de Montréal.*
- AECOM. 2009. «CP: Projet d'aménagement du complexe intermodal Les Cèdres - Demande d'aquisition et d'aliénation à la CPTAQ - Notes à l'appuis du site proposé.». Montréal.
- AECOM. 2010. *Inland Port Impact Study: Executive Summary* Will County Center for Economic Development.
- AGLIETTA, M. 2000. *A theory of Capitalist Regulation*. Translated by D. Fernbach. Londre / New York: Verso.
- AKRICH, M. (1989). « La construction d'un système socio-technique. Esquisse pour une anthropologie des techniques. » *Anthropologie et Sociétés* **13**(2) : 31-54.
- AMAR, Georges. 1993. «Pour une écologie urbaine des transports » *Les annales de la recherche urbaine* 59-60: 140-51.
- AMAR, Georges. 2004. *Mobilité urbaines : Éloge de la diversité et devoir d'invention*. Paris: De l'aube.
- AMIEL, M. 2008. Opérateur-réseau et approche relationnelle : l'industrie du fret aérien au Canada. (Doctorat), Université de Montréal, Montréal.
- APM. 2008. «Plan stratégique - Vision 2020.»: Administration portuaire de Montréal.
- APM. 2008. «Vision 2020: Le plan stratégique du port de Montréal présenté à la communauté.» *Port-Info*, 4-5.
- APM. 2010. *Trafic annuel de conteneurs 2008-2009 (tonnes métriques et E.V.P.)* (Administration portuaire de Montréal). En ligne. http://www.port-montreal.com/site/6_0/6_4_4.jsp?lang=fr (Page consultée le 20.08/2010).

- APM. 2014. «Agrandissement du terminal portuaire de Contrecoeur: Une nouvelle installation pour la manutention des conteneurs »: Administration portuaire de Montréal.
- APM. 2015. «Le Port de Montréal salue la toute première Stratégie maritime du Québec: Communiqué de presse ». Montréal: Administration portuaire de Montréal.
- ARMSTRONG, C. et H. V. NELLE. 1986. *Monopoly's Moment: The Organization and Regulation of Canadian Utilities, 1830-1930*. Philadelphia: Temple University Press.
- QUÉBEC, Assemblée National du. 2015. *Projet de loi no 85; Loi visant l'implantation de deux pôles logistiques et d'un corridor de développement économique aux abords de l'autoroute 30 ainsi que le développement des zones industrialo portuaires de la région métropolitaine de Montréal*. Première session de la quarante et unième législature.
- ATHERTON, Henry. 1935. «History of the Harbour Front of Montreal.», ed. M. C. I. League. Montréal.
- Authority, Columbus Regional Airport. 2011-2014. «Columbus Regional Airport Authority.».
- AYOUB, MOUSTAKBAL. 2009. *L'impact de la congestion routière sur l'industrie du camionnage dans la région de Montréal*. MÉMOIRE. École des sciences de la gestion. Université du Québec à Montréal.
- BAGroup. 2011. «Bolton Distribution Centre: Transportation Considerations - Prepared by BA Consulting Group Ltd. for Canadian Tire Real Estate Limited ».
- BAIROCH, P. 1997. *Victoires et déboirs*. 3 vols. Vol. 1. Paris: Gallimard.
- Banister, D. 2008. «Transport Revolutions: Moving People and Freight without Oil.» *European Journal of Transport and Infrastructure Research* 8 (4): 355-7.
- BAREL, Yves 1981. «Modernité, code, territoire.» *Les annales de la recherche urbaine* 10/11: 3-21.
- BAREL, Yves. 1989. *Le paradoxe et le système*. Grenoble: Presses universitaires de Grenoble.
- BARIL, H. 2015. «Pôle logistique à Vaudreuil-Soulanges: le CN sonne l'alarme.» *La Presse* (Montréal), 12 mai.
- BARIL, H. 2015. «Vague d'investissements au Port de Montréal.» *La Presse* (Montréal), 13 mai

- BAULCH, V. et P. ZACHARIAS. 1997. «The Rouge plant -- the art of industry.» *The Detroit News* (Détois, Michigan), 11.06.1997.
- BEAUDET, G. 1999. «Rapport sectoriel sur la morphologie urbaine et le patrimoine, dans Atténuation du bruit routier en milieu résidentiel de moyenne et haute densité : Développement d'une approche intégrée et participative : Étude de cas, corridor de la rue Notre-Dame à Montréal.» , ed. M.T.Q.: M.T.Q.
- BERRY, B. J. L. . 1991. *Long-wave Rhythm in Economic Development and Political Behavior*. Baltimore : Johns Hopkins University Press.
- BERTALANFFY, L. 1968. *General System theory: Foundations, Development, Applications*. 1976 ed. New York: George Braziller.
- BIGRAS, Y. 2005. «Diagnostic sectoriel : Transport routier de marchandises 2004 - 2005.» Québec. Montréal: Comité sectoriel de main-d'œuvre de l'industrie du transport routier au Québec.
- BIJKER, W. E. 1995. *Of bicycles, bakelites, and bulbs : toward a theory of sociotechnical change* Cambridge, Mass.: MIT Press.
- BIJKER, W. E., T. P. HUGHES et T. J. PONCH, dir. 1987. *The Social Construction of Technological Systems. New Directions in the Sociology and History of Technology*. Cambridge, MA.: MIT Press.
- BIRD, J. H. 1963. *The major seaports of the United Kingdom*. Londre: Hutchison.
- BIRD, J. 1980. *Seaports and Seaport Terminals*. Londond: Hutchinson University Library
- BISSON, B. 2015. «Pôle logistique de Vaudreuil-Soulanges: la décision n'est pas prise, explique Couillard.» *La Presse* (Montréal), 30 juin.
- BISSON, B. 2015. «Pôle logistique de Vaudreuil-Soulanges: Québec assure ne pas être dans un mode expropriation.» *La Presse* (Montréal), 13 juillet.
- BLOCH, M. 1931 [1999]. *Les caractères originaux de l'histoire rurale française*. Nouv. ed. Paris: Armand Colin.
- BONACHICH, E. et J. B. WILSON. 2008. *Getting the Goods: Ports, Labor, and the Logistics Revolution*. Ithaca (N.Y.) & Londre: Cornell University Press.
- BOUDOUIN, D. 2006. *Les espaces logistiques urbains*. Edited by P.R.E.D.I.T. Paris: La Documentation française.

- BOZEC, Y. et C. LAURIN. 2000. «L'impact de l'annonce de la privatisation sur la performance: étude de cas sur le Canadien National (CN).» *L'Actualité Économique* 76 (2): 265.
- BRAUDEL, F. 1967. *Civilisation matérielle et capitalisme (XVe - XVIIIe siècle). Tome 1.* Paris: Armand Colin.
- BRAUDEL, F. 1969. *Écrits sur l'histoire.* Paris: Champs - Flammarion.
- BROWN, J. R., E. A. MORRIS et B. D. TAYLOR. 2009. «Planning for Cars in Cities: Planners, Engineers, and Freeways in the 20th Century.» *Journal of the American Planning Association* 75 (2): 161-77.
- BURGESS, E. W. 1925. «La croissance de la ville: Introduction à un projet de recherche.» Dans *L'école de Chicago: Naissance de l'écologie urbaine.* Paris: Flammarion, 131-47.
- C.P., (Canadien Pacific). 2008. «Demandes d'autorisation de lotissement, d'aliénation et d'utilisation à des fins autre qu'agricoles et d'acquisition par un non-résident auprès de la CPTAQ.» Canadien Pacifique.
- C.P., (Canadien Pacific). 2016. *Des projets ferroviaires près de chez vous.* En ligne. <http://www.cpr.ca/fr/community/living-near-the-railway/rail-projects-near-you> (Page consultée le 11/11/2016).
- CANADA, Gouvernement du. *La Porte continentale Ontario-Québec.* En ligne. <http://www.portecontinentale.ca/index2.html> (Page consultée le 05-03-2015/).
- CANADA, Gouvernement du. 2016. *L'initiative de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique: Investissements.* En ligne. <http://www.portedelasiropacifique.gc.ca/investissements.html> (Page consultée le 2016-01-07/2016).
- CANADA, Sénat du. 2008. Comité sénatorial permanent des transports et des communications. *Quatrième et cinquième réunions concernant: Le trafic du fret conteneurisé manutentionné par les ports du Canada.* Parlement du Canada ; Deuxième session de la trente-neuvième législature; 2007. 30 janvier 2008.
- CASTELLS, M. 1998. *La société en réseaux.* Paris: Fayard.
- CHALINE, C. 1994. *Ces ports qui créent des villes.* Paris: L'Harmattan.
- CHARLIER, J. et J MALÉZIEUX. 1994. «Les stratégies alternatives de redéveloppement portuaire en Europe Occidentale.» *Co-édition des Actes Géographica Lovaniensia & Notes de Recherche du CRIA* (43): 93.
- CHATZIS, K. 1997. «La régulation des systèmes socio-techniques sur la longue durée.»

- Dans M. MARIÉ et M. GARIÉPY, dir. *Ces réseaux qui nous gouvernent*. Montréal / Paris: L'Harmattan, 59-82.
- CHOAY, Françoise 1980. *La règle et le modèle*. 2^e ed., 1996 ed. Paris: Seuil.
- CITM. 1999. «La congestion routière et le transport des marchandises: Diagnostic.». Montréal: Comité interrégional pour le transport des marchandises.
- CITM. 2000. «LES ATOUITS ET LES FORCES DE LA RÉGION DE MONTRÉAL POUR LE TRANSPORT DES MARCHANDISES ». Montréal: Comité interrégional pour le transport des marchandises.
- CLD-Vaudreuil-Soulanges. 2011. «Pour l'aménagement et le développement à Vaudreuil-Soulanges d'une pôle logistique exemplaire au sein d'une région-modèle.»: CLD de Vaudreuil-Soulanges
- CMM. 2012. *Plan métropolitain d'aménagement et de développement*. Communauté métropolitaine de Montréal.
- CLD-Vaudreuil-Soulanges. 2013. «Développement économique de l'autoroute 30: Présenté au Comité Interministériel pour le développement de l'autoroute 30.».
- CLD-Vaudreuil-Soulanges. 2014. *Vidéo de lancement du concept de pôle logistique de Vaudreuil-Soulanges* En ligne. <https://www.youtube.com/watch?v=kPwHLw4uqkg> (Page consultée le .
- CLD-Vaudreuil-Soulanges et S FOLCO. 2014. «Délimitation des zones logistiques et industriels.», ed. P. d. p. l. d. Vaudreuil-Soulanges: CLD Vaudreuil-Soulange.
- CLD-Vaudreuil-Soulanges. 2015. *20, 30, 40 bonnes raisons!* En ligne. <http://www.cldvs.com/investir/parc-logistique-national/20-30-40-bonnes-raisons/> (Page consultée le 11 Novembre/2015).
- COLUMBUS, Regional Airport Authority. 2011. *Columbus Regional Airport Authority*. En ligne. <http://columbusairports.com> (Page consultée le 27-05/2014).
- COMBES, M. 2002. «Une vie à naître.» Dans P. CHABOT, dir. *Simondon*. Paris: Vrin, 31-52.
- COMTOIS, C., J.-P. RODRIGUE et B. SLACK. 2006. *The geography of transport systems* Londre - New York: Routledge.
- COMTOIS, C. et B. SLACK. 2003. «Innover l'autorité portuaire au 21^e siècle: Un nouvel agenda de gouvernance.» *Les Cahier Scientifiques du Transport* (44): 11-22.

- COMTOIS, C., B. SLACK et N. SANDERS. 2003. «L'industrie du transport des marchandises à Montréal: Considérations pour l'élaboration du Plan d'urbanisme ». Montréal: Centre de recherche sur les transports.
- CONSOMMATION, Bureau de la. 2005. *Rapport sur les tendances en consommation*. Ministère de l'Industry, Gouvernement du Canada.
- CONSTANT, E. W. 2002. «Why evolution is a theory about stability: constraint, causation, and ecology in technological change.» *Research Policy* (31): 1241–56.
- Contrecoeur, Ville de. 2016. *Le Fond immobilier de solidarité FTQ et Grilli Samuel consortium immobilier annoncent l'acquisition de 4,3 millions de pieds carrés de terrain à Contrecoeur pour des projets industriels et commerciaux évalués à 200 million \$*. En ligne. <http://www.ville.contrecoeur.qc.ca/le-fonds-immobilier-de-solidarite-ftq-et-grilli-samuel-consortium-immobilier-annoncent-lacquisition-de-43-millions-de-pieds-carres-de-terrain-a-contrecoeur-pour-des-projets-industriels-et-co/> (Page consultée le 15 janvier/2016).
- CORMIER, L. A. et F. BOUTIN. 2011. «Municipalité de Coteau-du-Lac contre la Commission de Protection du Territoire Agricole du Québec.» Dans *2011 QCTAQ 03685*, ed. Tribunal Administratif du Québec. STE-M-166066-0912
- CORNWALL. 2015. *Choisir Cornwall: Faire des affaires à Cornwall: Parc d'affaires*. En ligne. <http://www.choosecornwall.ca/eng/business-in-cornwall/business-park/> (Page consultée le 3 juillet 2015/2015).
- COTEAU-DU-LAC, Ville de 2008. «Nouvelle version de l'annexe 12 - plan de propriété (version14).» Dans *Demande d'exclusion de la zone Agricole: Agrandissement du parc industriel de Coteau-du-Lac*: APUR, Urbaniste-conseils.
- COTEAU-DU-LAC, Ville de 2008. «Demande d'exclusion de la zone Agricole: Agrandissement du parc industriel de Coteau-du-Lac.»: APUR, Urbaniste-conseils.
- COUTARD, O. 2005. «Urban space and the development of networks: a discussion of the “splintering urbanism” thesis.» Dans O. COUTARD, R. HANLEY et R. ZIMMERMAN, dir. *Sustaining Urban Networks : The Social Diffusion of Large Technical Systems*. London & New York: Routledge, 48-64.
- CST. 2010. *L'innovation dans la chaîne logistique des marchandises*. Conseil de la science et de la technologie: Ministre du Développement économique, de l'Innovation et de l'Exportation: Gouvernement du Québec
- CTREL. 2012. «Canadian Tire Real Estate Limited Proposed Warehouse Distribution Centre Coleraine Drive and Healey Road Town of Caledon: Official Plan Amendment

- and Zoning By-law Amendment Applications:Public Open House November 26, 2012.»: Canadian Tire Real Estate Limited.
- DAAMEN, T. 2010. *Strategy as Force: Towards Effective Strategies for Urban Development Projects : the Case of Rotterdam City Ports*. Delft: IOS Press.
- DALBLANC, L. 2007. «La notion de développemnt urbain durable apliquée au transport des marchansises.» *Les chaiers scientifiques du transport* 51: 97-126.
- DEBRIE, J. et C. COMTOIS. 2010. «Une relecture du concept de corridors de transpors: illustration comparée Europe/Amérique du Nord.» *Les Cahiers Scientifiques du Transport* (58): 127-44.
- DEBRIE, J. et D. GUERRERO. 2008. «(Re)spatialiser la question portuaire : pour une lecture géographique des arrière-pays européens.» *L'Espace géographique* 37 (1): 45-56.
- DENIS, H. . 1971. *Histoire de la pensée économique*. 3e ed. Paris: Presses Universitaires de France.
- Development, Will County Center for Economic. 2014. «WILL COUNTY'S INLAND PORT.».
- DOSI, G. 1982. «Technological Paradigms and Technological Trajectories: A Suggested Interpretation of the Determinants and Directions of Technical Change.» *Research Policy* 11 (3): 147-62.
- DUBUC, A. 2015. «Le projet de loi 85 inquiète le maire de Beauharnois.» *La Presse* (Montréal), 22 décembre
- DUPUIS, E. 2015. «Pôle logistique : Vaudreuil-Soulanges expropriera des terres agricoles.» *La Terre de chez nous* (Longueuil), 10 juillet
- DUPUY, G. 1991. *L'urbanisme des réseaux : Théorie et méthode*. Paris: Armand Colin.
- DUPUY, G. 1995. «The automobile system : a territorial adapter.» *Flux* (21): 21-36.
- DUPUY, G. 1999. «From the magic circle to automobile dependence; measurements and political implications.» *Transport Policy* 6 (1): 1-17.
- DUPUY, G. 2007. *La fracture numérique*. Paris: Ellipses.
- ELDREDGE, N. & GOULD, S.J. 1972. «Ponctuated equilibria: An alternative to Phyletic gradualisme.» Dans T. J. M. SCHOPF, dir. *Models in Paleobiology*. San Francisco: Freeman Cooper and Company, 82-115.

- ELLIOTT, J., E. 1978. «Marx's "Grundrisse": Vision of Capitalism's Creative Destruction.» *Journal of Post Keynesian Economics* 1 (2): 148-69.
- FERGUSON, N. 2008. *The Ascent of Money*. New York: Penguin Press.
- FRIEDMAN, M. 1980. «Free to Choose.», ed. M. FRIEDMAN. État Units d'Amérique: <http://video.google.ca/videoplay?docid=2024617864923164175#>.
- GARIÉPY, M. 1993, «Le réaménagement du Vieux-Port de Montréal: du type "Festival Market Place" à une mise en valeur patrimoniale » Dans CANTAL-DUPART, M. et CHALINE, C. eds. *Le port cadre de ville*, Paris: L'Harmattan, 71-90
- GIEDION, Sigfried. 1970. *Space, time and architecture : the growth of a new tradition*. 5 ed. Cambridge, Mass.: Harvard University Press.
- GIERSCH, Herbert. 1984. «The Age of Schumpeter.» *The American Economic Review* 74 (2): 103-9.
- GILLILAND, J. 2002. «The creative destruction of Montreal: street widenings and urban (re)development in the nineteenth century.» *Urban History Review* 31 (1): 37-51.
- GILLILAND, J. 2004. «Muddy Shore to Modern Port: Redimensioning the Montréal Waterfront Time-space.» *Canadian Geographer* 48 (4): 448-72.
- GOODRICH, C. et J. RUBIN. 1961. *Canals and American Economic Development*. New York: Colombia University Press.
- GOURVIL, L. et F. JOUBERT. 2004. *Évaluation de la congestion routière dans la région de Montréal*. Ministère des transports du Québec.
- GREWAL, S. . 2013. «Canadian Tire to build huge warehouse in Caledon under ministerial zoning order.» *The Toronto Star* (Toronto), Juillet 22.
- GUCHET, X. 2005. *Les Sens de l'évolution technique*. Paris: Éditions Léo Scheer.
- GUY, E. et Y. ALIX. 2007. «A successful upriver port? Container shipping in Montreal.» *Journal of Transport Geography* (15): 46-55.
- HALL, Peter 1998. *Cities in civilization : Culture, Innovation, and Urban Order*. London: Phoenix Giant
- HANNA, D. B. 1993. «Stratégie ferroviaires : Emprises et terminus de Montréal.» Dans *Montréal portuaire et ferroviaire: Actes du 5e congrès de l'Association québécoise pour le patrimoine industriel*. Montréal.

- HARCH-MOTT-MacDONALDE. 2013. «Étude des réseaux ferroviaires du CN et du CP Entre Montréal et La Frontière Américaine (direction New York et Boston): Bilan de l'état actuel et évaluation des réseaux ferroviaires pour les vitesses de circulation des trains de passagers de 95,127 et 160Km/H.»: Pour le MTQ.
- HARVEY, D. 1985. *Consciousness and Urban Experience*. Baltimore: Johns Hopkins University Press.
- HARVEY, D. 1989. *The Urban Experience*. Baltimore: Johns Hopkins University Press.
- HARVEY, D. 2001. *Spaces of Capital: Toward a Critical Geography*. New York: Routledge.
- HAYEK, F. A. 1973. *Droit, Législation et Liberté*. Translated by R. Audouin. 1980 ed. Vol. 1. Paris: Presses Universitaire de France.
- HESSE, M. 2004. «Logistics and Freight Transport Policy in Urban Areas: A Case Study of Berlin-Brandenburg/Germany.» *European Planning Studies* 12 (7): 1035 -53.
- HESSE, M. 2008. *The City as a Terminal: The Urban Context of Logistics and Freight Transport*: Ashgate.
- HESSE, M. 2010. «Cities, material flows and the geography of spatial interaction: urban places in the system of chains.» *Global Networks* 10 (1): 75-91.
- HESSE, M. 2013. «Cities and flows: re-asserting a relationship as fundamental as it is delicate.» *Journal of Transport Geography* 29: 33-42.
- HIRSCHMAN, A. O. 1970. *Exit, voice, and loyalty: responses to decline in firms, organizations, and states*. Cambridge MA.: Harvard University Press.
- HIRSCHMAN, Albert O. . 1982. *Shifting Involvements : Private interest and Public Action*. Princeton: Princeton University Press.
- HOYLE, B. S. 1988. «Development Dynamics at the Port-City Interface.» Dans, B. S. HOYLE, D. A. PINDER et M. S. HUSAIN, dir. *Revitalising the Waterfront: International Dimensions of Dockland Redevelopment*. Londre - New-York Belhaven Press, 5-19.
- HOYLE, B. S. 1989. «The port-city interface: trends, problems and examples.» *Journal of Geoforum* 20 (4): 429-35.
- HUGHES, T. P. 1983. *Networks of Power: Electrification in Western Society, 1880-1930*. Baltimore & London: Johns Hopkins University Press.

- HUGHES, T. P. 2000. «The evolution of large Technological Systems.» Dans B. R. Martin et P. Nightingale, dir. *The political economy of science, technology, and innovation*. Cheltenham: Edward Elgar Publishing, 51-82.
- ISARD, W. 1942. «Transport development and building cycles.» *Quarterly Journal of Economics* 57: 90-112.
- ISARD, W. 1942. «A neglected cycle: the transport-building cycle.» *The Review of Economic Statistics* 24: 149-58.
- KANSAS CITY, Port Authority of 2014. «Port Authority of Kansas City.» En ligne. <http://www.kcportauthority.com> (Page consultée le 27-05/2014).
- KÖHLER, U. 2004. «New Ideas for the City-Logistics Project in Kassel.» Dans E. TANIGUCHI et R. THOMPSON, dir. *Recent Advances in City Logistics: Proceedings of the 4th International Conference on City Logistics*. Amsterdam – Boston: Elsevier.
- KONVITZ, J. W. 1985. *The Urban Millennium: The City-Building Process from the Early Middle Ages to the Present*. Edwardsville: Southern Illinois University Press.
- KONVITZ, J. W., M. H. ROSE et J. A. TARR. 1990. «Technology and the City.» *Magazine of History* 5 (2): 32-7.
- KUHN, T. S. 1962. *The Structure of Scientific Revolution*. 2 ed. Chicago: University of Chicago Press.
- LAMBERT, A. 2006. *Tradition locale d'intégration du rivage portuaire et du tissu urbain; le cas de Montréal et de deux villes portuaires d'Europe du nord-ouest : Rotterdam et Hambourg*. Faculté de l'aménagement Université de Montréal
- LAVALIN, Port de Montréal /. 1985. «Étude pour l'expansion du port sur l'île de Montréal: Rapport final.» Montréal.
- LAVAUD-LETILLEUL, V. 2002. *Mutations récentes et aménagement dans les ville-port de la Mer du Nord*. Institut de Géographie. Université Paris I.
- LEBEAU, G., J. CARTIER et R. ST-PIERRE. 2009. « Décision de la Commission de la protection du territoire agricole du Québec face à la demande de la Municipalité de Coteau-du-lac.» Commission de la protection du territoire agricole du Québec #357364
- LEBEAU, G., R. ST-PIERRE et J. CARTIER. 2009. «Décision de la Commission de la protection du territoire agricole du Québec face à la demande de la Compagnie de

chemin de fer Canadien Pacifique.» Commission de la protection du territoire agricole du Québec #35680

LEMAY+DAA. 2014. «Argumentaire du positionnement et définition d'un plan stratégique relatif à l'implantation du Pôle logistique dans la région de l'Est de l'Autoroute 30 »: MRC de Marguerite-D'Youville et MRC de Pierre-de-Saurel

LESSARD, L. 2007. «Un méga-entrepôt sur des terres agricoles » *La Presse* (Montréal), 05 juillet 2007.

LEVINSON, M. 2006. *The Box: How the Shipping Container Made the World Smaller and the World*. Princeton: Princeton University Press.

LEWIS, R. 2000. *Manufacturing Montreal, 1850 to 1930*. Harrisonburg: John Hopkins University Press.

LINTEAU, P.-A. . 1972. «Le développement du port de Montréal au début du 20e siècle.» *Communications historiques; La société historique du Canada*: 193-9.

LINTEAU, P.-A. . 2000. *Histoire de Montréal depuis la confédération*. Montréal: Boréal.

MAJOR, J-P. 2012. «Les libéraux pour un pôle logistique dans Vaudreuil-Soulanges et le développement autour de la 30.» *INFOSuroit* 16 août

MANTOUX, P. 1928. *La Révolution industrielle au XVIIIe siècle: Essai sur les commencements de la grande industrie moderne en Angleterre*. Translated by M. VERNON. Paris: Gunin.

MARX, K. 1973. «Le Capital critique de l'économie politique.». Paris: Éditions Sociales.

McCALLA, R. 1999. «Global change, local pain: intermodal seaport terminals and their service areas.» *Journal of Transport Geography* 7: 247-54.

McCALLA, R. 2004. «From 'Anyport' to 'Superterminal' : Conceptual perspectives on containerization and port infrastructures.» Dans D. PINDER et B. SLACK, dir. *Shipping and Ports in the Twenty-first Century : Globalisation, technological change and environment*. New York: Routledge 123-42.

McKENZIE, Roderick D. 1925. «L'approche écologique dans l'étude de la communauté humaine.» Dans *L'école de Chicago: Naissance de l'écologie urbaine*. Paris: Flammarion, 1491-66.

MEYER, H. 1999. *City and Port ; Urban Planning as a Cultural Venture in London, Barcelona, New York and Rotterdam : Changing Relations Between Public Urban Space and Large-scale Infrastructure*. Utrecht: International Books

- MOINDROT, C. 1965. «C. J. Bird. The major seaports of the United Kingdom.» *Norois* 46 (1): 243 - 5.
- MTQ 1996. *Oser choisir ensemble : Le coût et l'efficacité des systèmes de transport*. Les publications du Québec. Québec : Ministère des Transports du Québec
- MTQ. 2003. «Les déplacements interurbains de véhicules lourds au Québec: Enquête sur le camionnage de 1999.», Québec: Ministère des Transports du Québec.
- MTQ. 2011. *Programme d'aide visant la réduction ou l'évitement des émissions de gaz à effet de serre par l'implantation de projets intermodaux dans le transport maritime et ferroviaire: Guide de demande d'aide financière*. Ministère des Transports du Québec.
- MTQ. 2013. *Portrait québécois du transport des marchandises de la Porte continentale et du Corridor de commerce Ontario-Québec*. Service de la prospective et des stratégies; Ministère des Transports du Québec
- MTQ et ADEC. 2009. *Évaluation des coûts de la congestion routière dans la région de Montréal pour les conditions de référence de 2003*. Montréal: Ministère des Transports du Québec
- MTQ, & ADEC. 2014. *Évaluation des coûts de la congestion routière dans la région de Montréal pour les conditions de référence de 2006*. Montréal: Ministère des Transports du Québec
- NELSON, R. R. 2001. «The coevolution of technology and institutions as the driver of economic growth.» Dans J. FOSTER et J. METCALFE, S. , dir. *Frontiers of evolutionary economics : competition, self-organization, and innovation policy*. Cheltenham, UK: Edward Elgar Publishing, 19-30.
- NELSON, R. R. 2005. *Technology, institutions, and economic growth* Cambridge, MA: Harvard University Press.
- NELSON, R. R. et S. G. WINTER. 1982. *An evolutionary theory of economic change*. Cambridge, Mass: Belknap Press of Harvard University Press.
- NOTTEBOOM, T. et J.-P. RODRIGUE. 2008. «Containerisation, Box Logistics and GlobalSupply Chains: The Integration of Ports and Liner Shipping Networks.» *Maritime Economics & Logistics* 10: 157-74.
- NOTTEBOOM, T et J. P. RODRIGUE 2009. «The future of containerization: perspectives from maritime and inland freight distribution.» *GeoJournal* 74 (1): 7-22.
- NOTTEBOOM, T. et W. WINKELMANS. 2001. «Structural changes in logistics : how will port authorities face the challenge?» *Maritime Policy & Management* 28 (1): 71-89.

- O'CONNOR, Kevin 2010. «Global city regions and the location of logistics activity.» *Journal of Transport Geography* 18: 354-62.
- OCDE. 2002. «Logistique des transports. Défis et solutions.» Paris: Organisation de Coopération et de Développement Économiques
- OLIVIER, D. et B. SLACK. 2006. «Rethinking the port.» *Environment and Planning A* 38 (8): 1409-27.
- OSTROM, E. 1990. *Governing the Commons: The Evolution of Institutions for Collective Action*. Cambridge [England] Cambridge University Press.
- OSTROM, E. 2003. «How Types of Goods and Property Rights Jointly Affect Collective Action.» *Journal of Theoretical Politics* 15 (3): 239-70.
- P.L.Q. 2014. «Une stratégie Maritime pour le Québec.»: Parti Libéral du Québec
- PERROUX, F. 1935. «Introduction: La Pensée Économique de Joseph Schumpeter.» Dans *SCHUMPETER, J. (1911) "Théorie de l'évolution économique" traduction française de 1935. p. 1-224* Paris: Dalloz 9-34.
- PERROUX, F. 1961. *L'Économie du xxe siècle*. Grenoble: Presses universitaires de Grenoble.
- PERROUX, F. 1965. *La Pensée économique de Joseph Schumpeter. Les dynamiques du capitalisme*. Genève : Librairie Droz.
- PIERSON, P. 2000. «The Limits of Design: Explaining Institutional Origins and Change.» *Governance* 13 (4): 475-99.
- PIERSON, P. 2004. *Politics in Time: History, Institutions and Social Analysis* Princeton: Princeton University Press.
- PILON, G. 2014. «Choix logique : Le pôle logistique dans Vaudreuil-Soulanges.» *INFOSuroit* 25 février
- QUÉBEC, Gouvernement du. 1981. *Rapport de la phase 2, Annexes*. Ministère du Conseil exécutif: Sous comité intégration ville/port.
- QUÉBEC, Gouvernement du. 1981. *Solution et recommandations secteurs prioritaires 3 et 4*. Ministère du Conseil exécutif: Sous comité intégration ville/port,

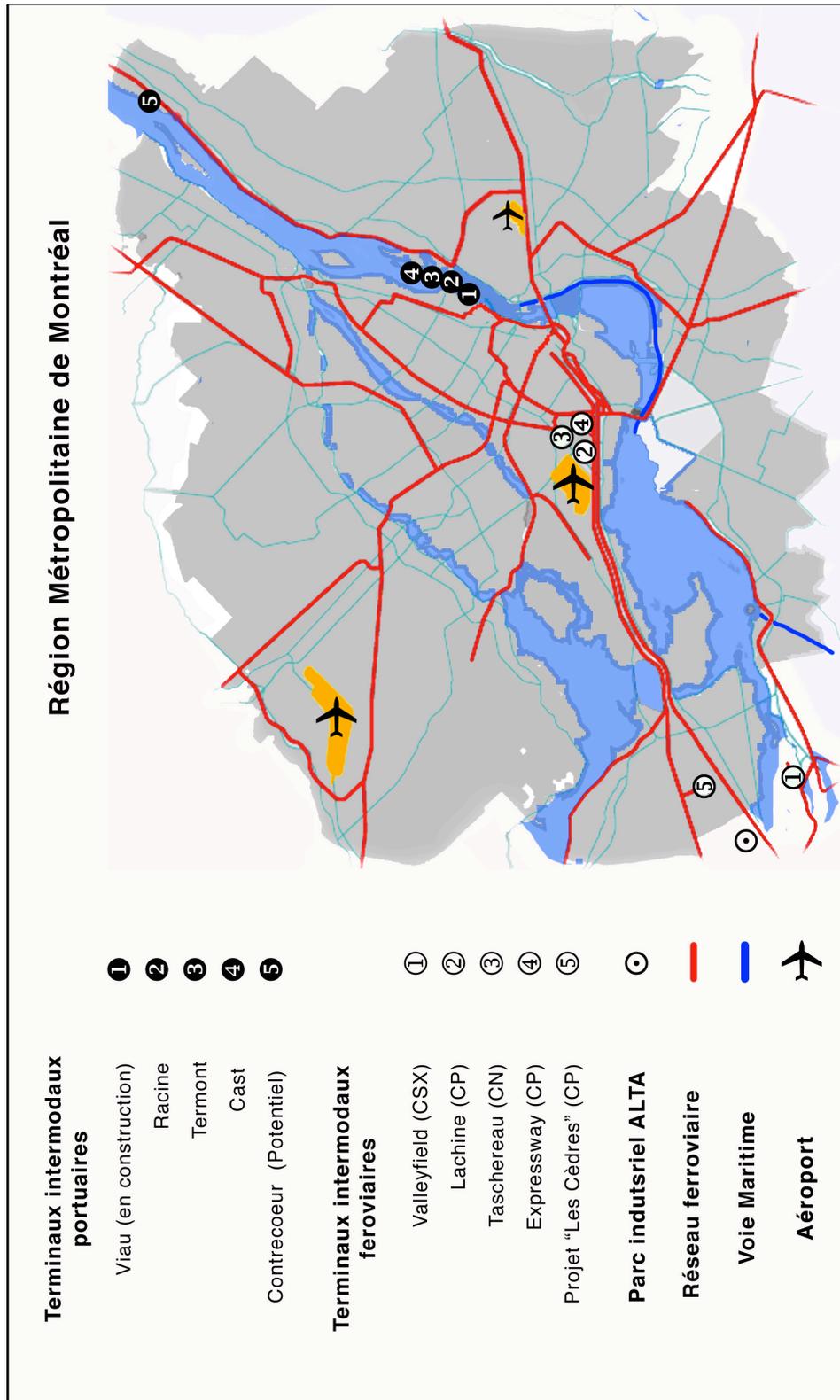
- QUÉBEC, Gouvernement du. 2013. *Développement économique de l'autoroute 30: Document de réflexion*. Gouvernement du Québec; Comité interministériel de développement économique de l'autoroute 30.
- QUÉBEC, Gouvernement du. 2015. *LA STRATÉGIE MARITIME À L'HORIZON 2030: PLAN D'ACTION 2015-2020*. Gouvernement du Québec; Secrétariat aux affaires maritimes.
- QUÉBEC, Assemblée National du. 2015. *Projet de loi no 85; Loi visant l'implantation de deux pôles logistiques et d'un corridor de développement économique aux abords de l'autoroute 30 ainsi que le développement des zones industrielles portuaires de la région métropolitaine de Montréal*. Première session de la quarante et unième législature.
- RIJSENBRIJ, J. C. 2003. «New Concepts for City Logistics.» Dans E. TANIGUCHI et R. THOMPSON, dir. *Recent Advances in City Logistics: Proceedings of the 4th International Conference on City Logistics*. Amsterdam – Boston: Elsevier, 349-63.
- RIOUX, J.-P. 1971. *La révolution industrielle*. Paris: Seuil.
- RODRIGUE, J.-P. 2003. «L'autorité portuaire de New York et New Jersey : Changements globaux, gains régionaux et problèmes locaux du développement portuaire.» *Les Cahiers scientifiques du transport* 44: 55-75.
- RODRIGUE, J.-P. 2009. «Identification des Modèles de Pôles et Plates-Formes Logistiques.», Comité directeur Hub-30: Conférence Régionale des Élus de la Vallée du Haut-St-Laurent
- RODRIGUE, J.-P. 2011. «Containerized Freight Distribution in North America and Europe.» Dans J. H. Bookbinder, dir. *Global Logistics*. Berlin: Springer.
- RODRIGUE, J.-P., C. COMTOIS et B. SLACK. 2013. «BNSF Logistics Park, Chicago.» Dans *The Geography of Transport Systems*. Place Published: Hofstra University, Department of Global Studies & Geography, En ligne.
https://people.hofstra.edu/geotrans/eng/ch4en/appl4en/bnsf_chicago.html (Page consultée le 22-09-2015).
- RODRIGUE, J.-P., J. DEBRIE, A. FREMONT et E. GOVERNAL. 2010. «Functions and actors of inland ports: European and North American dynamics.» *Journal of Transport Geography* 18: 519–29.
- RODRIGUE, J. P. et T. E. NOTTEBOOM. 2005. «Port regionalization: towards a new phase in port development.» *Maritime Policy & Management* 32 (3): 297 — 313.
- RODRIGUE, J.P. et T. NOTTEBOOM. 2009. «The terminalization of supply chains: reassessing the role of terminals in port/hinterland logistical relationships.» *Maritime Policy & Management* 36 (2): 165–83.

- RODRIGUE, J. P. et T NOTTEBOOM. 2009. «The geography of containerization: half a century of revolution, adaptation and diffusion.» *GeoJournal* 74 (1): 1-5.
- RODRIGUE, J.-P. et T. NOTTEBOOM. 2010. «Comparative North American and European gateway logistics: the regionalism of freight distribution.» *Journal of Transport Geography* 18: 497-507.
- RODRIGUE, J. P. et T NOTTEBOOM. 2009. «The future of containerization: perspectives from maritime and inland freight distribution.» *GeoJournal* 74 (1): 7-22.
- ROSO, V., J. WOXENIUS et K. LUMSDEN. 2008. «The dry port concept: connecting container seaports with the hinterland.» *Journal of Transport Geography*.
- ROY, J. 2016. *Les conditions de succès d'un pôle logistique multisite dans la région de Montréal*. p. 59: HEC Montréal.
- RYAN, N. K. 1998. The future of maritime facility designs and operations. Paper read at Winter Simulation Conference, December 13-16, at Washington DC.
- SALLERON, L. 1973. *La richesse des nation: Adam Smith*. Paris: Hatier.
- SASSEN, S. 1994. *Cities in a world economy* Londres: Pine forge press.
- SCHUMPETER, J. A. 1927. «The explanation of business cycle.» Dans *Essais of J. A. Schumpeter* (Economica, Dec. 1927). Port Washington, N.Y.: Kennikat Press, 21-46.
- SCHUMPETER, J. 1935. *Théorie de l'évolution économique*. Traduction française du texte original allemand: SCHUMPETER, J. (1911) "Theorie der wirtschaftlichen Entwicklungde. p. 1-224 Paris: Dalloz.
- SCHUMPETER, J. A. 1939. *Business Cycles : A Theoretical, Historical and Statistical Analysis of the Capitalist Process*: McGraw-Hill.
- SCHUMPETER, J. A. 1942. *Capitalism, Socialism and Democracy* New York: Harper Perennial.
- SIMON, H. A. 1957. *Models of man : social and rational : mathematical essays on rational human behavior in a social setting*. New York: Wiley.
- SIMON, H. A. 1996. *The sciences of the artificial*. 3ième ed. Cambridge, Mass.: MIT Press.

- SIMON, H. A. 2007. «Introductory Comment.» Dans H. A. SIMON, M. EGIDI, R. VIALE et R. MARRIS, dir. *Economics, bounded rationality and the cognitive revolution*. Cheltenham, UK.: Edward Elgar Publishing, 3-7.
- SIMONDON, G. 1958. *Du mode d'existence des objets techniques*. Paris: Aubier.
- SLACK, B., C. COMTOIS et R. McCALLA. 1997. «Spatial impacts of transportation terminals. Local externalities and economic development.» Dans M. CRICENTI et N. VARANI, dir. *Percorsi Geografici*. Genova: Associazione Italiana Insegnanti di Geografia, 177-91.
- SMITH, M. et L. MARX, dir. 1994. *Does Technology Drive History ? The Dilemma of Technological determinism*. Cambridge, Mass.: MIT Press.
- STRADER, M. 2012. «Province steps in to speed up Bolton Canadian Tire warehouse » *Caledon Enterprise* (Caledon), Jul 22, 2013
- STRADER, M. 2014. «Emails show Mayor and CAO tried to secure Ministerial Zoning Order in 2011: Was lobbyist hired to lobby for MZO? .» *Caledon Enterprise* (Caledon), 2 Juin
- SUGIMORIA, Y., K. KUSUNOKIA, F. CHOA et S. UCHIKAWA. 1977. «Toyota production system and Kanban system Materialization of just-in-time and respect-for-human system.» *International Journal of Production Research* 15 (6): 553-64.
- TAAFFE, E. J. , R. L. MORRILL et P. R. GOULD. 1963. «Transport expansion in underdeveloped countries: A comparative analysis.» *Geographical Review* 53 (4): 503-29.
- TABB, William K. 1999. *Reconstructing Political Economy: The Great Divide in Economic Thought*: Taylor & Francis.
- TAN, G. 2001. *The Economic Theory of Vertical Restraints*. Industrie Canada.
- TAPIO, P. 2005. «Towards a theory of decoupling: degrees of decoupling in the EU and the case of road traffic in Finland between 1970 and 2001.» *Transport Policy* 12 (2): 137-51.
- Taylor, B. D. 2006. «Putting a Price on Mobility: Cars and Contradictions in Planning.» *Journal of the American Planning Association* 72 (3): 279-84.
- TECSULT et AECOM. 2006. «Étude sur les générateurs de transport de marchandises dans la région de Montréal, 2006.». Montréal: Ministère des Transports du Québec
- TRANSPORT CANADA. 2011. *Examen des services de transport ferroviaire de*

- marchandises: Rapport Final*. Ottawa: Ministère des Transport du Canada.
- T.S.C., (TranSystems Corporation). 2000. «Efficient Marin Terminal: Full-Scale Demonstration Project Requirements.»: U.S. Army / Maritime Administration (MARAD) / Center for Commercial Deployment of Transportation Technologies (CCDoTT) / U.S. Transportation Command (USTRANSCOM)
- VACHON, S. 2014. «Allocution de Madame Sylvie Vachon, Présidente-diretrice générale: Administration portuaire de Montréal - Réunion annuelle», Montréal, 13 mai 2014
- VAN AUDENRODE, M. 2009. «Complément d'information au Compte-rendu de la demande et orientation préliminaire de la Commission de la Protection du Territoire agricole du Québec dans le Dossier de Coteau-du-Lac (#357364).». Montréal: Groupe d'analyse.
- VAN KLINK, H A. 1998. «The port network as a new stage in port development: the case of Rotterdam.» *Environment and Planning A* 30 (1): 143 – 60.
- VORMANN, B. 2015. *Global Port Cities in North America: Urbanization Processes and Global Production Networks*: Routledge.
- WULFRAAT, M. 2013. «Cornwall—a growing epicentre for Canadian distribution.» *Canadian Grocer*
- WULFRAAT, M. 2014. «The Walmart Distribution Center Network In the United States.» Dans *Case Studies in Supply Chain and Distribution Network Strategy*, edMWPVL International Inc.
- WYNARCZYK, P. 2000. «Convergences with Schumpeter: An essay Hirschman has yet to write.» *Journal of Evolutionary Economics* 10 (3): 329-41.
- ZIELINSKI, S. . 2003. «Technologies d'intégration du transport durable des marchandises en milieu urbain.», ed. T. C. Direction des transports urbains intermodaux et des transporteurs routiers. Ottawa: Moving The Economy.

Annexe 1 : Carte de localisation



Annexe 2 : Liste de 22 études en lien avec la création d'un pôle logistique au Québec telle que présentée par le CLD- Vaudreuil-Soulanges (2013)

Source : CLD-Vaudreuil-Soulanges. 2013. «Développement économique de l'autoroute 30: Présenté au Comité Interministériel pour le développement de l'autoroute 30.».

1. Identification des différentes contraintes (politiques, juridiques, sociales, environnementales) pouvant nuire à la création d'un pôle logistique au Québec, Centre interuniversitaire de recherche sur les réseaux d'entreprise, la logistique et le transport, 2009.
2. Analyse des incitatifs fiscaux et financiers accordés par les divers paliers gouvernementaux dans le monde, Centre interuniversitaire de recherche sur les réseaux d'entreprise, la logistique et le transport, 2009.
3. Analyse d'opportunité d'une zone franche, Centre interuniversitaire de recherche sur les réseaux d'entreprise, la logistique et le transport, 2009.
4. Opportunité d'utilisation des conteneurs vides, Jean-Paul Rodrigue, professeur associé au département des études globales et géographie, Université Hofstra, Hempstead, New York, 2010.
5. Présentation de l'environnement d'affaires mondiales dans le contexte du positionnement (géographique et économique) du Québec, Jean-Paul Rodrigue, professeur associé au département des études globales et géographie, Université Hofstra, Hempstead, New York, 2010.

6. Identification des modèles de pôles et de plates-formes logistiques dans le monde, Jean-Paul Rodrigue, professeur associé au département des études globales et géographie, Université Hofstra, Hempstead, New York, 2010.
7. Identification des sites potentiels d'implantation de plates-formes logistiques, Groupe GGBB [étude financée et supervisée par le ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire (MAMROT)], 2010.
8. Cartographie des entreprises de la filière Logistique du créneau d'excellence « Technologies avancées de matériel de transport et logistique » en Montérégie, E&B Data, 2010.
9. Aménagement d'un pôle logistique au Québec : cartographie des flux de marchandises, CPCS Trranscom Ltée, 2010.
10. Aménagement d'un pôle logistique au Québec : évaluation des services requis par un pôle logistique, CPCS Trranscom Ltée, 2010.
11. Aménagement d'un pôle logistique au Québec : modèle d'aménagement et d'exploitation du pôle logistique, CPCS Trranscom Ltée, 2010.
12. Aménagement d'un pôle logistique au Québec : analyse des flux de circulation ferroviaire et de réseaux et d'architecture multimodaux adaptés au pôle logistique, CPCS Trranscom Ltée, 2010.
13. Aménagement durable d'un pôle logistique, Nicholas Fontaine, Ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire, 2010.
14. Analyse d'accessibilité et des flux de circulation routière dans le cadre de l'étude des besoins des utilisateurs d'un pôle logistique québécois, Génivar [étude financée et supervisée par le ministère des Transports], 2010.

15. Étude d'impact économique pour le Québec d'un projet d'investissement lié à l'aménagement d'un pôle logistique au Québec, Institut de la statistique du Québec, 2010.
16. Caractéristiques de développement durable à considérer pour l'implantation d'un pôle logistique dans la région de Montréal, Université de Sherbrooke, 2011.
17. Localisation d'un pôle logistique en Montérégie – Analyse des secteurs potentiels d'accueil, Ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire (MAMROT), 2011.
18. Mise en place d'un pôle logistique sur le territoire de la MRC de Vaudreuil-Soulanges, Me Johanne Brassard, Martel, Brassard, Doyon Avocats [étude financée et supervisée par la MRC V-S], 2011.
19. Rapport final - Évaluation de la faisabilité d'un pôle logistique au Québec, Claude Comtois et Brian Slack du Centre interuniversitaire de recherche sur les réseaux d'entreprise, la logistique et le transport, 2011.
20. Aménagement durable d'un pôle logistique au Québec - Argumentaire, Direction de l'environnement et des services aux entreprises, 2011.
21. Avis juridique : projet de création d'un pôle logistique, Me Marie-Andrée Gauthier, Direction des affaires juridiques, Ministère de la Justice, 2011.
22. Présentation animée (3D) intitulée Projet de création d'un pôle logistique au Québec, Graph Synergie [sous la supervision du Ministère et financé par l'Administration portuaire de Montréal, le CLD et la MRC de Vaudreuil-Soulanges ainsi que le Ministère], 2011.

