

Le projet de loi 85 et la spéculation foncière logistique

Mémoire présenté

à la

Commission de l'aménagement du territoire de l'Assemblée nationale du Québec

Dans le cadre de la consultation particulière et des auditions publiques sur 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

Par

Alexandre Lambert, Ph. D., M. Urb.

Le 16 août 2017

Introduction

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, par la mise en œuvre d'une « Stratégie maritime » en 2015 et aujourd'hui par le dépôt du projet de loi 85, à mettre en place de tels ensembles au cours de la prochaine décennie. Mais cette actualité 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 de nombreux projets se réclamant du concept de pôle logistique. Ainsi, l'idée du développement de pôles logistiques intégrés portés par le projet de loi 85 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.

C'est ce débat et le cheminement de ces projets qui ont fait l'objet d'une recherche exhaustive dont nous vous transmettons aujourd'hui certaines conclusions dans les pages qui suivent. Nous joignons aussi en annexe une partie plus exhaustive de la thèse dont ces conclusions sont extraites et qui éclaire avec plus de précision le cheminement du concept de pôle logistique dans la région de Montréal. Nous souhaitons que ceci puisse éclairer le travail parlementaire au bénéfice commun des Québécois.

Le projet de loi 85 ou le détournement des volontés de planification publique du développement de la logistique intermodale par les dynamiques spéculatives

Bien que, au Québec, les discussions à propos du développement de « pôles logistiques » 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 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 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 le projet de loi 85 annonce, il est nécessaire d'en

reconstituer la genèse à travers les desseins réalisés ou avortés d'autres acteurs qui en constituent la source dynamique.

Dans le cas montréalais, la diffusion des archétypes de pôles logistiques comme modèle de développement s'est révélée être un puissant outil rhétorique rapidement récupéré 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 ses 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 potentiel « sésame » du dézonage agricole, dans la mesure où 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.

Aussi, le projet de loi 85 doit être vu comme un détournement des intentions de planification légitime par une dynamique spéculative. Ce projet 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.* ».

Le projet conduit donc 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. 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.

Enfin, s'il ne recourt que marginalement à la possibilité du dézonage agricole, il faut noter qu'en réservant l'ensemble de l'espace industriel de toute une 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.

Conclusion

La région montréalaise a vu au cours de la dernière décennie se multiplier les appels à l'investissement public en vue du développement de projets industriels logistiques d'envergure. Que ce soit le pôle de Vaudreuil-Soulange, celui de Contrecoeur ou le corridor de l'autoroute 30 pour ne mentionner que les plus ambitieux, ces schémas dépendent cependant d'investissements dans les plateformes intermodales ferroviaires ou portuaires sur lesquelles les pouvoirs publics n'exercent plus aujourd'hui qu'une influence négligeable. Alors même que les instances métropolitaines, conscientes des enjeux démographiques, économiques et environnementaux de leur contexte d'action ont clairement priorisé la consolidation du tissu urbain, une évaluation froide du discours technique et économique portant ces projets est de mise, notamment pour ne pas occulter le mouvement spéculatif qu'ils incarnent aussi et qui forcerait le dézonage de plusieurs centaines d'hectares de terres agricoles.

L'attention du gouvernement québécois a repéré ces projets d'équipements périphériques nouveaux comme en témoignent la « Stratégie maritime » de 2015 et le projet de loi 85. Mais l'essentiel des plateformes intermodales, du trafic maritime, ferroviaire et aéroportuaire, donc des enjeux d'intégration, sont déjà, et demeurerons pour l'avenir prévisible au cœur de l'agglomération et si rien ne change, dans l'angle mort de la planification métropolitaine et gouvernementale. C'est une capacité de manutention de trois millions¹ d'unités intermodales qui est déjà installée dans la région, dont seulement

¹ Outre les terminaux intermodaux Taschereau du CN (500,000 unité/année) et de Lachine du CP (250,000 unité/année), le CP opère dans ces installations de Côte-Saint-Luc un terminal dédié au

3,5% hors de l'île Montréal. Cette position centrale complexe soumet certes ces activités à la congestion, aux conflits d'usage et de voisinage, mais les rend aussi accessibles à toutes les parties de la métropole et les maintient au cœur des plus importants pôles d'emploi de la région.

Il apparaît donc urgent de recadrer l'attention pour planifier et mettre en œuvre un programme d'intervention qui fasse les arbitrages nécessaires entre le partage et l'usage des capacités des réseaux, le maintien du patrimoine existant et le développement de nouveaux actifs, entre la mitigation des risques et la mise en valeur des atouts environnementaux, entre l'ambition individuelle de promoteurs et l'intérêt collectif. Le contrôle exercé sans partage sur ces réseaux d'infrastructures stratégiques par des entreprises et des agences autonomes qui n'ont pas pour mission d'assurer la cohérence globale du développement d'une métropole, induit un cloisonnement qui en lui-même est générateur de risque systémique. L'élaboration d'une expertise publique autonome, qui fait actuellement défaut et limite les bénéfices collectifs d'investissements publics qui seront inévitablement réclamés, passe aussi par une prise de conscience des professionnels de l'aménagement de la nécessité de reconsidérer ces infrastructures négligées pour favoriser un débat sain et éclairer sur les enjeux qui leur sont associés.

transport intermodal des semi-remorques (Expressway). Enfin, l'aménagement prochain du terminal Viau, portera la capacité du port de Montréal à 2,1 millions de conteneurs par année (EVP). Seul le terminal de CSX ne se trouve pas sur l'île de Montréal.

ANNEXE

Dans cette annexe nous reproduisons intégralement le contenu de chapitre 4 de la thèse intitulée « 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 ». Cette thèse est le résultat d'une recherche soutenue financièrement par la fondation Desjardins et le Fonds québécois de recherche sur la société et la culture (FQRSC) et soutenue à l'Université de Montréal en mai 2017.

Dans ce chapitre, nous explorons deux projets clés 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 1). Nous voyons 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 2). Enfin, nous voyons 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 3).

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. *Walmart*, 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 and 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 depuis². On peut supposer que l'accès direct aux terminaux intermodaux

² 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

ne constituait pas un facteur de localisation clé pour le centre de distribution de *Wal-Mart Canada*, parce que les coûts 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 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),

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.

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].

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

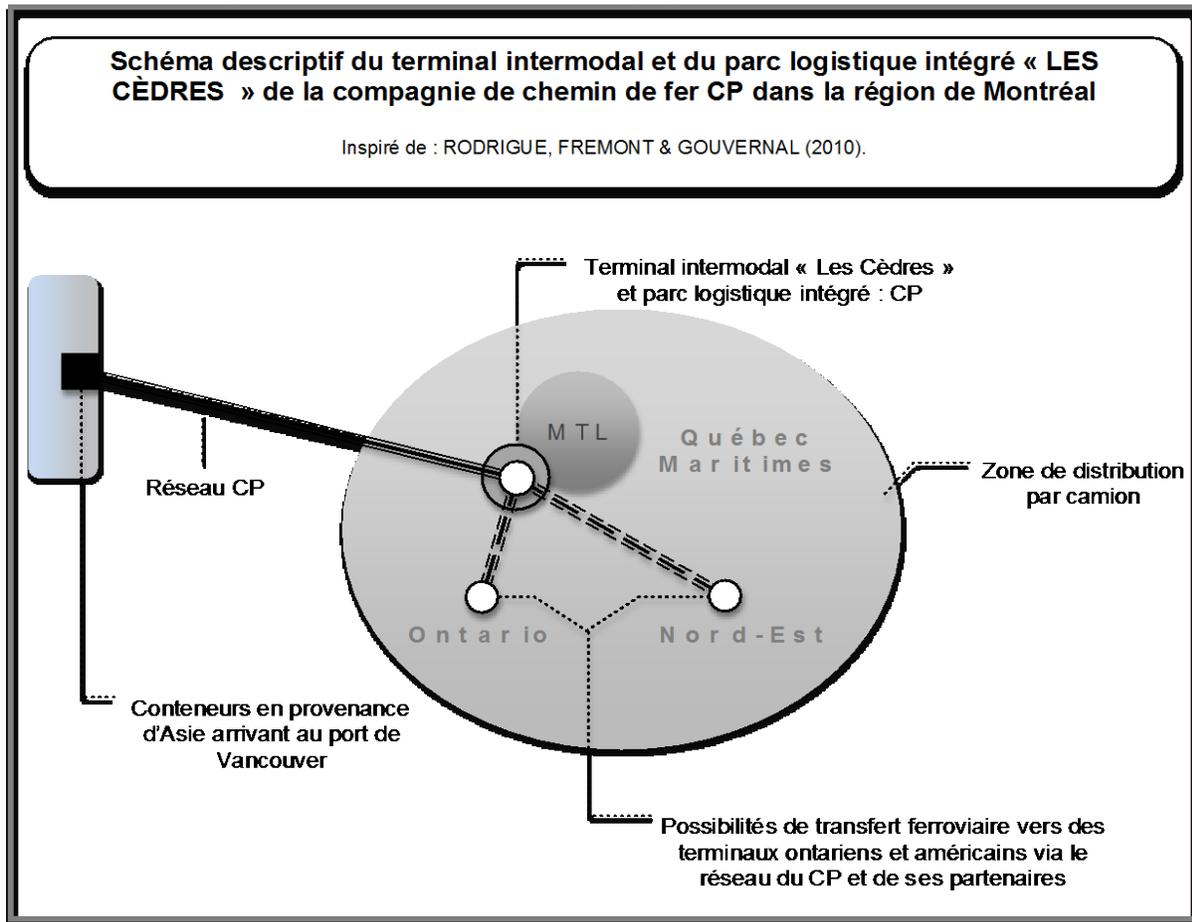
Le *Canadien Pacifique* évaluait qu'aucun espace adéquat pour l'expansion de sa plateforme intermodale ne pouvait être dégagé à l'intérieur ou à proximité de ses installations existantes à Montréal, région métropolitaine se trouvant à l'extrémité est de son réseau.³ Aussi, bien que le réseau du CP traverse le fleuve entre LaSalle et 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

³ 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 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'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 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 1. 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 2. 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 2]. 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 craintes 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.⁴

⁴ En 2009, la CPTAQ autorise le dézonage des terres agricoles pour la réalisation du projet du CP.

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)

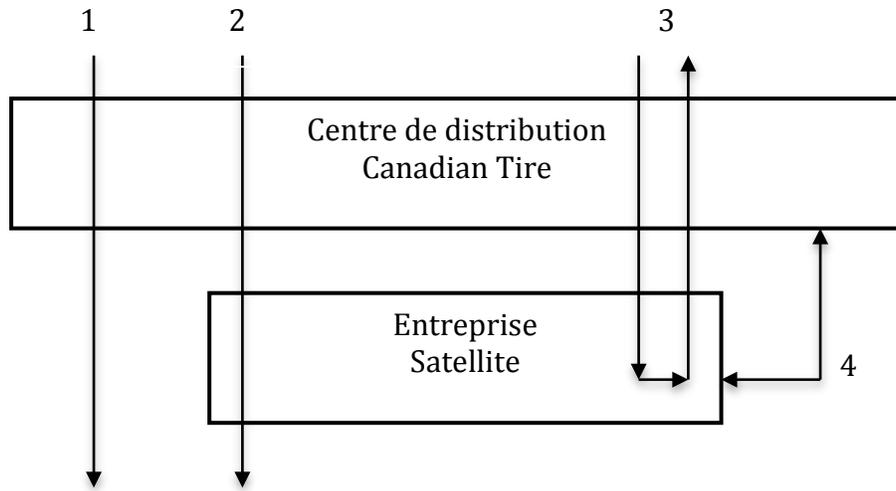
Ainsi, en se fondant sur une analyse qui se campe sur les fonctions autorégulatrices du cadre technoéconomique isolé de son « environnement », l'argumentaire censé étayer la position des promoteurs fait plutôt la démonstration, d'un point de vue technique et économique, des divergences entre le projet 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.⁵ 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 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

⁵ 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.

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)

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 attitré 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 sous-traiter cette fonction, ce qui à l'évidence n'est pas le cas du détaillant. On comprend donc que, bien que *Pival International* puisse désirent 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)

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)

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*.

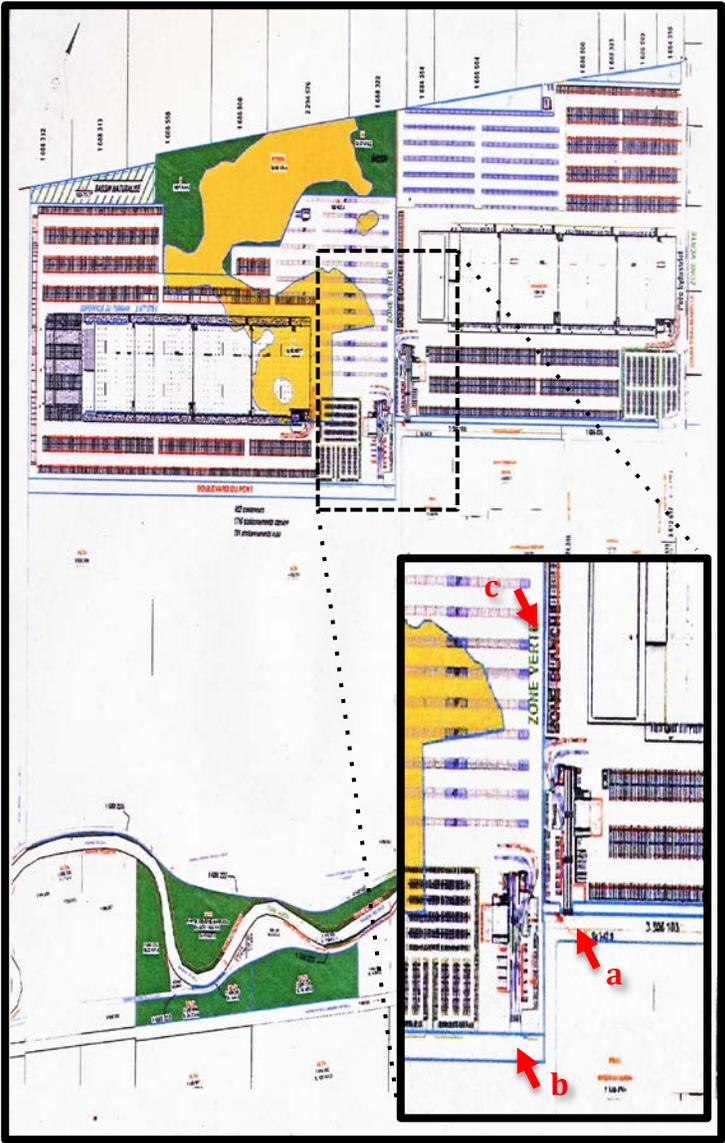
C'est dans ce sens que l'on peut comprendre les interventions des opposants au projet qui font ressortir que le concept de « *centre de transport intégral à valeur ajoutée* » ne doit pas être interprété comme la création d'une nouvelle unité de développement structurante dans laquelle toutes les entreprises 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, Approvisionnement, 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 3] 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 3. 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



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 sténographiques, 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 2]. 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* ». ⁶

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.

⁶ 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 LPTAA⁷, 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 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 :

⁷ Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles

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)

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 dézonage 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 août 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.⁸

⁸ 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.

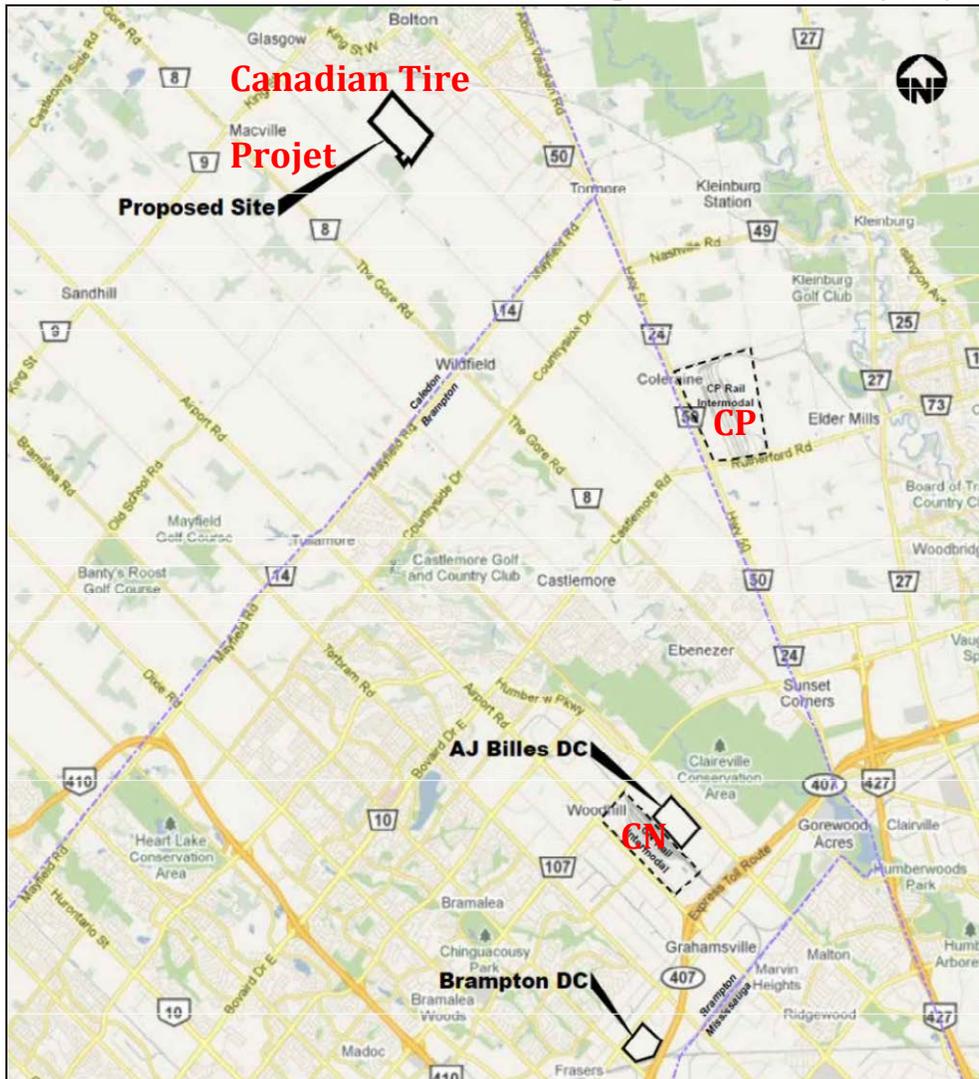
Cette contradiction apparente entre les prétentions de la demanderesse quant à la nature du projet de *Canadian Tire* et du *centre de transport intégral à valeur ajoutée*, conclusion endossée par le Tribunal, et la qualité des éléments factuels portés en preuve, de même que la participation plus que 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.

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 foncier⁹, 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

⁹ 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.

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.

Figure 4. Plan de localisation du projet de centre de distribution de Canadian Tire dans le secteur Bolton de la municipalité de Caledon (Ont.)



Note: L'importance du rapport entre le projet de centre de distribution de Canadian 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 4], Ontario, au nord-ouest de l'agglomération de Toronto.¹⁰ En effet, l'entreprise de vente au détail s'investit directement dans des démarches officielles¹¹ 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 distribution¹², 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 soutenant sa demande de zonage, qui vont des simulations de trafic à l'analyse de la pollution aérienne ou sonore (BAGroup 2011; CTREL

¹⁰ 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.

¹¹ Il apparaît 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**.

¹² 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.

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'étalonnage. 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 cout de 30 000 \$/acre. Ils font partie des terrains les plus abordables de l’Ontario. Lorsque vous ajoutez le fait que Cornwall n’a aucuns frais de développement, le cout 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 éparse 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.* »¹³ L'énoncé affirme encore que « *Bien que 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*

¹³ CLD de Vaudreuil-Soulanges (2007) *Énoncé stratégique : concept de transport intégral à valeur ajoutée* cité par CORMIER, L. A. and 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.

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 Suroît¹⁴, 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 PDZA¹⁵ et son schéma d'aménagement pourra ainsi mettre en œuvre sa vision des 20 prochaines années. (CLD-Vaudreuil-Soulanges 2013)

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 5]. 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

¹⁴ 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](#).

¹⁵ PDZA : Plan de développement de la zone agricole

réalisation de leurs ambitions logistiques se porteraient sur une superficie de 1500 hectares [Figure 6].

Figure 5. 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 6. 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.

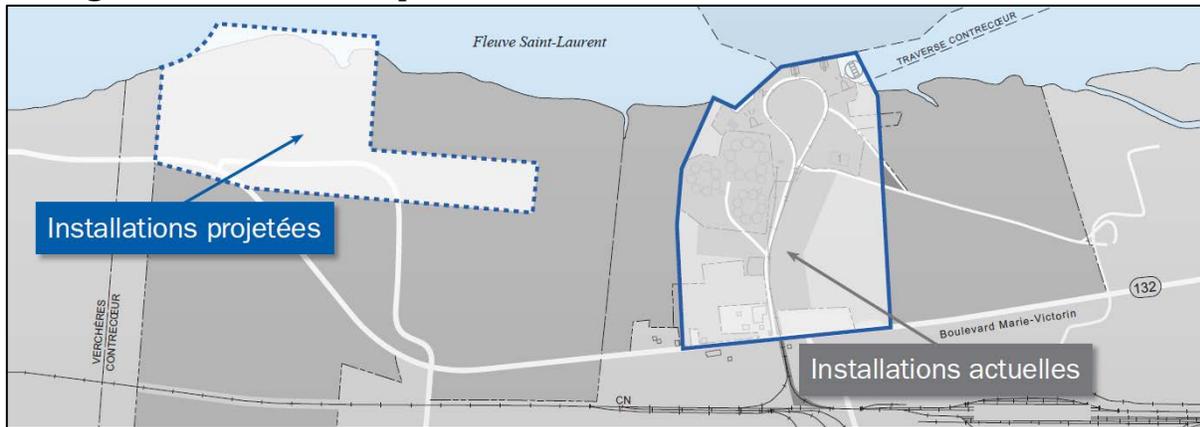
À l'instar de tous les grands secteurs industriels, il se développe une approche écologique où les entreprises misent sur un effet de synergie pour maximiser leur efficacité. On a ainsi vu émerger à des endroits stratégiques sur la planète de véritables «ports intérieurs» tels le CenterPort de Winnipeg, 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 7] (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 8]

Figure 7. 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 agricole¹⁶ (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.

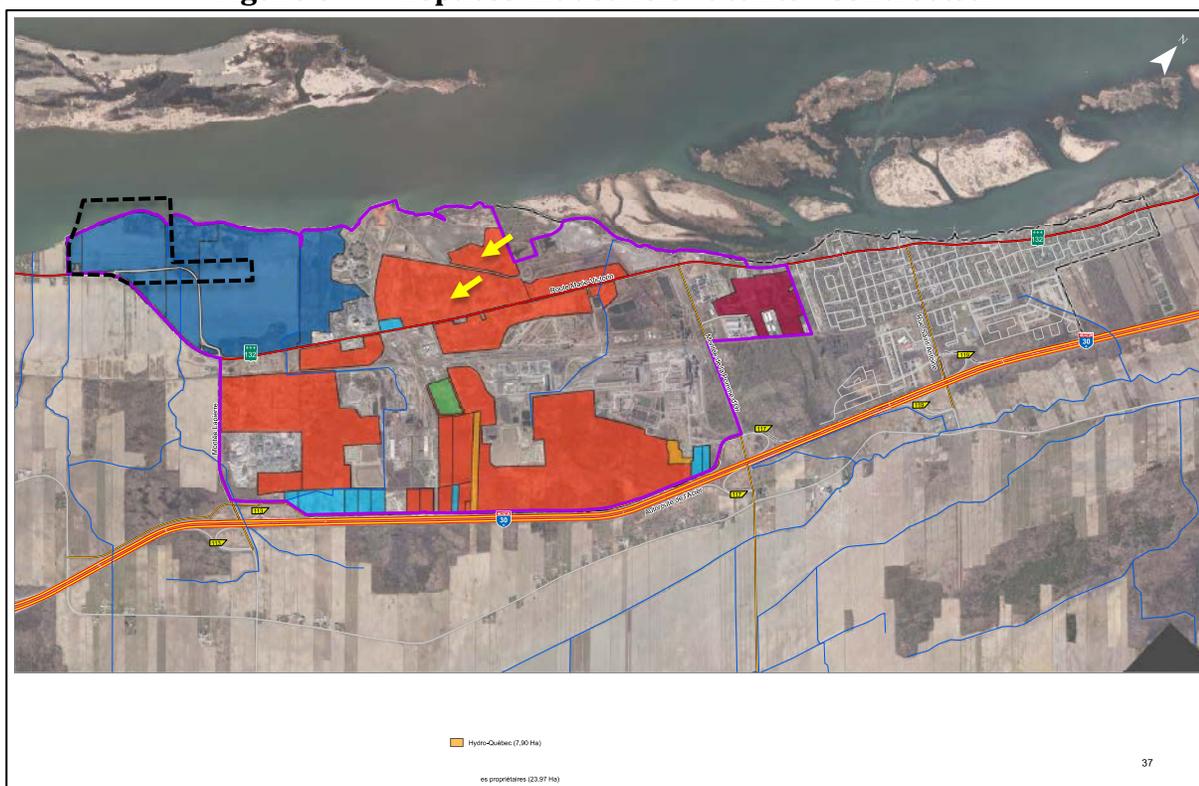
En faisant cette omission de nos calculs, nous avons voulu respecter à la lettre la réglementation du zonage agricole, et ce, bien qu'il soit clair pour tous et depuis toujours que ces terrains seront ouverts au développement des activités logistiques du Port, puisqu'ils ont été acquis dans ce but. De 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.

¹⁶ 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 8. Espaces industriels vacants - Contrecœur



Note : Sur cette carte qui illustre les espaces zonés industriels, mais vacants, dans la municipalité de Contrecœur, 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 Contrecœur 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 coûteuse » 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 9 et 10]. 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 9. 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).

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 (citée 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)

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 public¹⁷ 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 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

¹⁷ 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.

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)

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 Contrecoeur 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 Contrecoeur. 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 Contrecoeur. 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 \$.
(P.L.Q. 2014)

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 :

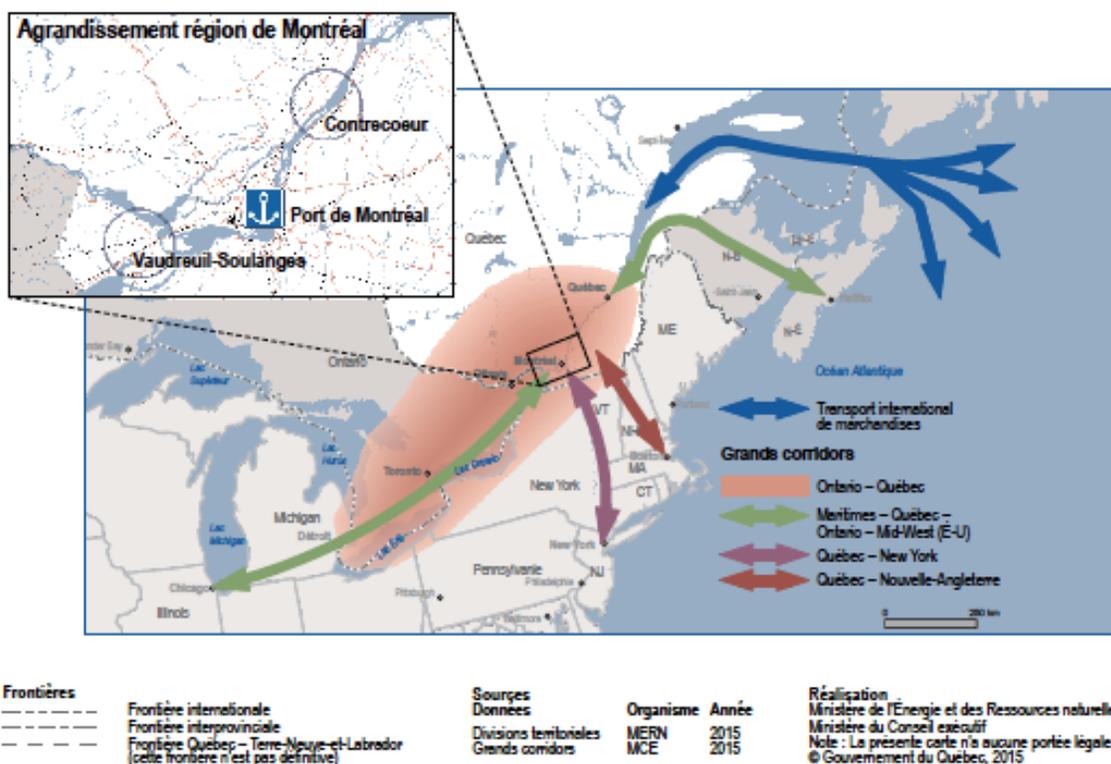
CSX est un réseau qui dessert les ports de l'est des États-Unis [...]. Il approvisionne une grappe logistique qui n'est pas celle de Montréal et il va chercher à la renforcer.

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 10]. 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 11. 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.

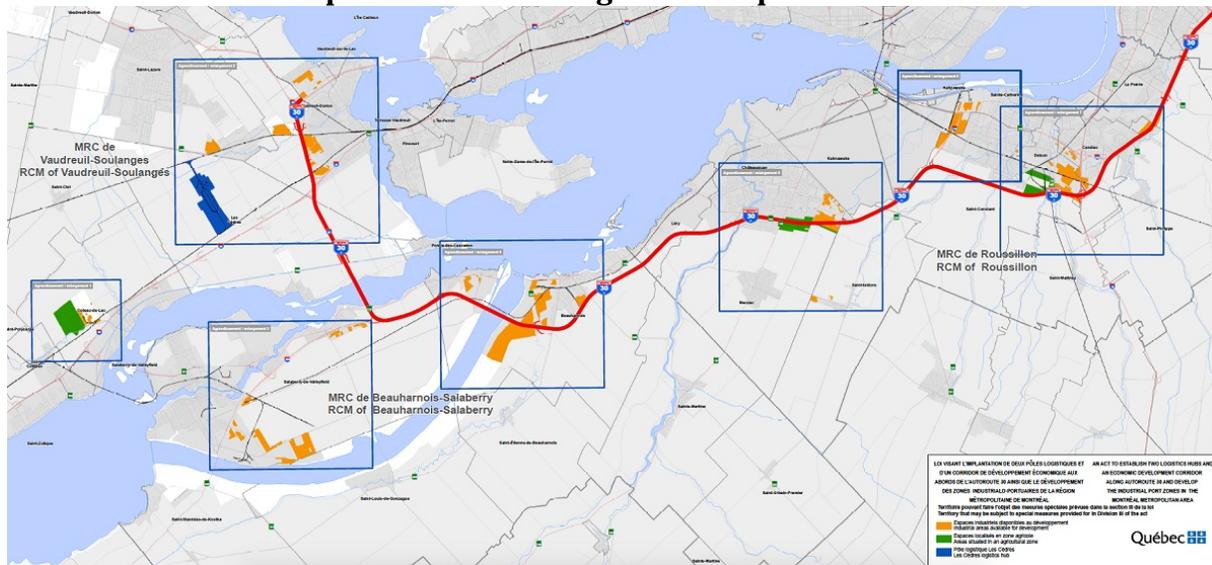
Mais cette première inflexion des ambitions concordantes du gouvernement et de la région de Vaudreuil-Soulanges n'éteint pas le débat sur l'accaparement de terres agricoles qui devait accompagner la mise en place du pôle logistique qui est toujours prévu à Vaudreuil-Soulanges. Ainsi, alors que le premier 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 12. 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 12] 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 ne 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.¹⁸ Enfin, l'étude du cas montréalais,

¹⁸ 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

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.

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

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.

Bibliographie

(2008). 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.

(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. Assemblée Nationale du Québec.

AECOM (2009). CP: Projet d'aménagement du complexe intermodal Les Cèdres - Demande d'acquisition et d'aliénation à la CPTAQ - Notes à l'appui du site proposé. Montréal: 6.

APM (2008). Vision 2020: Le plan stratégique du port de Montréal présenté à la communauté. Port-Info. Montréal, Administration Portuaire de Montréal. **Hiver 2008**: 4-5.

APM (2015). Le Port de Montréal salue la toute première Stratégie maritime du Québec: Communiqué de presse Montréal, Administration portuaire de Montréal: 1.

BAGroup (2011). Bolton Distribution Centre: Transportation Considerations - Prepared by BA Consulting Group Ltd. for Canadian Tire Real Estate Limited 48+ Annexes.

BARIL, H. (2015). Pôle logistique à Vaudreuil-Soulanges: le CN sonne l'alarme. La Presse. Montréal, Gesca.

BARIL, H. (2015). Vague d'investissements au Port de Montréal. La Presse. Montréal, Gesca.

BISSON, B. (2015). Pôle logistique de Vaudreuil-Soulanges: la décision n'est pas prise, explique Couillard. La Presse. Montréal, Gesca.

BISSON, B. (2015). Pôle logistique de Vaudreuil-Soulanges: Québec assure ne pas être dans un mode expropriation. La Presse. Montréal.

BONACHICH, E. and J. B. WILSON (2008). Getting the Goods: Ports, Labor, and the Logistics Revolution. Ithaca (N.Y.) & Londres, Cornell University Press.

C.P., C. P. (2008). Demandes d'autorisation de lotissement, d'aliénation et d'utilisation à des fins autres qu'agricoles et d'acquisition par un non-résident auprès de la CPTAQ, Canadien Pacifique: 65.

Canada, G. d. (2013, 02-08). "La Porte continentale Ontario-Québec." Retrieved 05-03-2015, from <http://www.portecontinentale.ca/index2.html>.

Canada, G. d. (2015, 2015-11-06). "L'initiative de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique: Investissements." Retrieved 2016-01-07, 2016, from <http://www.portedelasiapacifique.gc.ca/investissements.html>.

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 22.

CLD-Vaudreuil-Soulanges (2013). Développement économique de l'autoroute 30: Présanté au Comité Interministériel pour le développement de l'autoroute 30: 22+annexes.

CLD-Vaudreuil-Soulanges (2014, 2015.09.07). "Vidéo de lancement du concept de pôle logistique de Vaudreuil-Soulanges " Sommet économique Vaudreuil-Soulanges 2014 from <https://http://www.youtube.com/watch?v=kPwHLw4uqkg>.

CLD-Vaudreuil-Soulanges (2015). "20, 30, 40 bonnes raisons!" Parc logistique national. Retrieved 11 Novembre, 2015, from <http://www.cldvs.com/investir/parc-logistique-national/20-30-40-bonnes-raisons/>.

CMM (2012). Plan métropolitain d'aménagement et de développement, Communauté métropolitaine de Montréal: 217.

Contrecoeur, V. d. (2015). "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 \$." Retrieved 15 janvier, 2016, from <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/>.

CORMIER, L. A. and 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.

CORNWALL (2015). "Choisir Cornwall: Faire des affaires à Cornwall: Parc d'affaires." Retrieved 3 juillet 2015, 2015, from <http://www.choosecornwall.ca/eng/business-in-cornwall/business-park/>.

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: 33.

DUBUC, A. (2015). Le projet de loi 85 inquiète le maire de Beauharnois. La Presse. Montréal, Gesca.

DUPUIS, E. (2015). Pôle logistique : Vaudreuil-Soulanges expropriera des terres agricoles. La Terre de chez nous. Longueuil, Union des producteurs agricoles.

GREWAL, S. (2013). Canadian Tire to build huge warehouse in Caledon under ministerial zoning order. The Toronto Star. Toronto.

Lavalin, P. d. M. (1985). Étude pour l'expansion du port sur l'île de Montréal: Rapport final. Montréal.

LEBEAU, G., J. CARTIER, et al. (2009). Décision de la Commission de la protection du territoire agricole du Québec face à la demande de la Municipalité de Coteau-du-lac. C. d. l. p. d. t. a. d. Québec. **357364**: 16.

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 60.

LESSARD, L. (2007). Un méga-entrepôt sur des terres agricoles La Presse. Montréal.

MAJOR, J.-P. (2012). Les libéraux pour un pôle logistique dans Vaudreuil-Soulanges et le développement autour de la 30. INFOSuroit MX MÉDIA INC.

MTQ (2013). Portrait québécois du transport des marchandises de la Porte continentale et du Corridor de commerce Ontario-Québec. S. d. l. p. e. d. s. M. d. T. d. Québec. Québec, Service de la prospective et des stratégies; Ministère des Transports du Québec 133.

P.L.Q. (2014). Une stratégie Maritime pour le Québec, Parti Libéral du Québec 48.

PILON, G. (2014). Choix logique : Le pôle logistique dans Vaudreuil-Soulanges. INFOSuroit MX MÉDIA INC.

Québec (2013). Développement économique de l'autoroute 30: Document de réflexion. C. m. d. l. r. métropolitaine. Québec, Gouvernement du Québec: Comité interministériel de développement économique de l'autoroute 30: 30.

Québec (2015). LA STRATÉGIE MARITIME À L'HORIZON 2030: PLAN D'ACTION 2015-2020. S. a. a. maritimes. Québec, Gouvernement du Québec; Secrétariat aux affaires maritimes: 89.

RODRIGUE, J.-P. (2009). Identification des Modèles de Pôles et Plates-Formes Logistiques. C. d. H.-C. R. d. É. d. l. V. d. Haut-St-Laurent: 29.

RODRIGUE, J.-P., C. COMTOIS, et al. (2013). BNSF Logistics Park, Chicago. The Geography of Transport Systems. New York, Hofstra University, Department of Global Studies & Geography,.

STRADER, M. (2012). Province steps in to speed up Bolton Canadian Tire warehouse
Caledon Enterprise Caledon.

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**.

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: 9.

WULFRAAT, M. (2013). Cornwall—a growing epicentre for Canadian distribution. Canadian Grocer

WULFRAAT, M. (2014). The Walmart Distribution Center Network In the United States. Case Studies in Supply Chain and Distribution Network Strategy. M. I. Inc., MWPVL International Inc.