

## Le port de Montréal : un système portuaire inachevé ?

### Claude COMTOIS

Département de Géographie, Université de Montréal,  
C.P. 6128, Succursale Centre-ville  
MONTRÉAL (QC) H3C 3J7  
Canada

### Brian SLACK

Département de Géographie, Université Concordia,  
1455 boul. de Maisonneuve Ouest  
MONTRÉAL (QC) H3G 1M8  
Canada

**Résumé :** Le texte présente d'abord les problèmes de capacité du port de Montréal. Ces problèmes sont ensuite placés dans la perspective changeante de l'environnement institutionnel qui préside à la restructuration du port de Montréal. L'analyse se poursuit par une évaluation de la logistique et de son impact sur l'intermodalité urbaine. Le texte conclut sur la nécessité d'élaborer un nouveau paradigme de la dynamique ville/port dans un environnement global.

**Mots-clés :** Port. Ville. Capacité. Intermodalité. Montréal.

**Abstract :** This paper first presents the capacity issues of the port of Montréal. These issues are then placed within the changing institutional environment that presides over the restructuration of the port of Montréal. The analysis then evaluates the geography of logistics and its impact on urban intermodality. The text concludes on the need to adopt a new paradigm of city/port dynamics in a global environment.

**Key words :** Port. City. Capacity. Intermodality. Montréal.

Les terminaux portuaires sont affectés par la nécessité d'accroître les capacités. Cette problématique concerne toutes les agglomérations urbaines possédant des fonctions portuaires. Il faut redévelopper les sites existants, construire de nouveaux sites ou compartimenter les fonctions des terminaux entre des sites de plus petite taille (Nijkamp, 1995). Les ports doivent donc édifier de nouvelles assises pour répondre aux besoins de la logistique globale. De récents travaux démontrent l'intérêt d'analyser le rôle des entreprises et de l'État dans la gestion des systèmes portuaires (Comtois, Slack et Sletmo, 1997 ; Alix, Slack et Comtois, 1999 ; Slack, Comtois et McCalla, 2001). Rimmer (1999) avance l'importance de « *suivre les opérateurs de transport* » dans leurs stratégies. Souscrivant à cette approche nous désirons comprendre les stratégies du triptyque portuaire (autorités portuaires-industrie privée du transport-autorités urbaines) pour résoudre les problèmes de capacité. Notre recherche est fondée sur l'hypothèse qu'il y a une supériorité implicite des stratégies impliquant une coopération entre différents acteurs du triptyque portuaire. Notre territoire d'étude correspond au port de Montréal, car le transport de conteneurs fait l'objet d'importants questionnements (ADEC, 1999 ; MTQ, 1999 ; CITM, 2000). Nous chercherons à identifier quels sont les problèmes de capacité du port de Montréal. Quelles sont les conditions institutionnelles qui influencent le développement du port, des transporteurs et de la ville ? Quelle est l'importance de l'intermodalité dans la compréhension des problèmes de capacité ? Comment établir une vision commune du développement portuaire ?

### I - LES PROBLÈMES DE CAPACITÉ DU PORT DE MONTRÉAL

Les problèmes de capacité du port de Montréal se regroupent sous plusieurs volets. Alors que la profondeur du chenal navigable du Saint-Laurent atteint 11,3 mètres et permet la circulation des navires océaniques de 35 000 tonnes jusqu'à Montréal, la profondeur de la voie maritime du Saint-Laurent, quant à elle, ne dépasse pas 8 mètres et ne peut ainsi convenir qu'à des navires océaniques de moins de 10 000 tonnes, des lacquiers de 25 000 tonnes ou des porte-conteneurs de 3 000 EVP. Il en résulte une mise à l'écart du port par les armements qui ont opté pour le gigantisme naval. Ainsi, le secteur pétrolier du port de Montréal a subi une perte de trafic en raison de la faible profondeur du chenal en amont de Québec, qui ne permet pas au port de Montréal d'accueillir des super-pétroliers. Depuis longtemps, les raffineries de Montréal sont approvisionnées par l'intermédiaire d'un oléoduc. En outre, les armateurs doivent compter deux semaines pour naviguer à travers le système d'écluses jusqu'aux Grands-Lacs et revenir à Montréal. Un coût considéré comme de plus en plus prohibitif.

Le port de Montréal s'étend sur 25 kilomètres de rives et occupe 142 hectares. Mais les besoins d'expansion des installations portuaires de Montréal sont essentiellement liés au trafic conteneurisé. Le port manipule du vrac liquide, du vrac solide, du cargo général et des conteneurs (tableau 1). Les vracs liquides n'exigent pas de terre-pleins à proximité des quais. Les produits pétroliers sont déjà acheminés par pipeline et les changements dans les fonctions de raffinage de Montréal n'offrent plus de potentiel de croissance. Quant au trafic des autres vracs liquides, il est lié à la demande industrielle locale qui est en déclin. La manutention du grain, qui a également largement chuté, demande peu d'espace et l'opération est presque entièrement mécanisée. La manutention des autres vracs solides dessert l'industrie locale dont les usines sont situées à proximité du port afin de minimiser les coûts de transbordement et d'acheminement terrestre. Le port manipule également des marchandises diverses non conteneurisées, surtout des produits de l'acier et des produits agroalimentaires. Mais il ne s'agit pas d'un trafic en croissance. Le conteneur maritime représente le trafic le plus important en termes de volume, de poids et de valeur. En 2000, le port affichait plus de 1 million de conteneurs (EVP) manutentionnés.

Année	Vrac liquide	Vrac solide	Conteneurs	Cargo général	Total
1960	5 999 419	6 573 135	0	3 444 513	16 017 067
1970	8 799 258	9 814 587	818 034	3 290 882	22 722 761
1980	7 384 983	12 745 342	3 058 283	1 709 170	24 897 778
1990	7 823 251	7 062 637	5 764 276	1 098 263	21 748 427
2000	4 415 393	6 295 963	9 205 120	816 915	20 733 391

Source : Port de Montréal, 2001

**Tableau 1 : Trafic de marchandises au port de Montréal, 1960-2000 (tonnes métriques)**

Montréal demeure le 4<sup>e</sup> port de conteneurs le plus achalandé de la côte atlantique après New York, Norfolk et Charleston. Le conteneur exige d'importants espaces d'entreposage, d'énormes structures de manutention et de quais et des infrastructures routières, ferroviaires et maritimes permettant de développer pleinement le potentiel d'intermodalité. En 2001, le port compte quatre terminaux à conteneurs couvrant une superficie de plus de 70 hectares. Les autorités portuaires ont prévu que l'espace physique du port de Montréal atteindrait un seuil de saturation et que le port ne pourrait répondre à la croissance du trafic de conteneurs que par l'acquisition de nouveaux espaces (Mc Calla, 1994). Mais cette problématique est amplifiée par quatre constats. D'abord, les autorités portuaires ne peuvent adapter les vieux sites avec de l'équipement moderne puisqu'ils ont cédé les 44 hectares de terrains que représentait le secteur du vieux port, à la Société du Vieux Port de Montréal, une société de la Couronne qui exploite le site à des fins récréo-touristiques depuis 1977. Ensuite, les autorités portuaires ne peuvent plus gagner des espaces sur le fleuve à l'aide de techniques d'assèchement puisqu'il en résulterait d'importants impacts environnementaux négatifs. En outre, l'expansion du port sur des terrains contigus est devenue impossible. Les infrastructures portuaires qui ont été implantées à l'origine à l'extérieur du périmètre urbain furent rapidement englobées par le processus d'urbanisation. Les autorités portuaires subissent d'ailleurs des pressions de promoteurs qui convoitent

les terrains en bordure du fleuve. Enfin, la propriété du site portuaire et celle des terrains limitrophes, notamment les voies d'accès routier, relèvent de trois juridictions (municipale, provinciale et fédérale) dont les plans d'aménagement du territoire sont souvent conflictuels. La recherche de nouveaux espaces de transbordement, de manutention et d'entreposage du conteneur maritime a fait l'objet de plusieurs études durant la période 1970-1990. En 1988, les autorités portuaires décidèrent de relocaliser une partie des activités portuaires à plus de 40 kilomètres en aval du port, sur un site de 350 hectares à Contrecoeur. Mais, l'industrie du transport conteneurisé n'a pas encore utilisé cette importante réserve foncière.

En effet, l'acheminement de conteneurs de ou vers le port de Montréal s'effectue loin à l'intérieur du continent et repose sur des infrastructures routière et ferroviaire efficaces. Chaque semaine, plus de 40 trains et 8 000 camions quittent le port. Plus de 60 % du trafic de conteneurs du port de Montréal empruntent le rail pour atteindre les marchés importants de l'Ontario, de l'Ouest canadien et du Midwest américain. En 2000, le port de Montréal a accueilli plus de 130 000 wagons dont plus de 90 % transitaient par les terminaux à conteneurs. Or, ce trafic est contrôlé par le Canadien Pacifique qui ne possède pas de voies ferroviaires à Contrecoeur.

La quête d'espaces portuaires à Montréal s'est traduite par l'innovation technologique. L'amélioration de la performance des équipements permet l'augmentation du volume de conteneurs manutentionnés et transportés. Les systèmes d'optimisation des capacités s'adressent aux voies de circulation (maritime, routière, ferroviaire), aux espaces au sein des terminaux, à l'utilisation des flottes et parcs de véhicules, aux entrées et sorties des terminaux et aux techniques d'entreposage. Les terminaux à conteneurs du port de Montréal sont parmi les plus productifs au monde. Mais en dépit de l'efficacité des opérations au port qui permet des gains d'efficacité en termes d'espaces, il existe une limite dans l'emploi des technologies de l'information pour répondre aux problèmes de capacité. L'identification des problèmes de capacité dans le port de Montréal souligne les besoins d'harmonisation des stratégies des principaux intervenants du triptyque portuaire. Mais une meilleure appréciation des politiques repose sur une compréhension des changements de l'environnement institutionnel du port, des transporteurs maritimes et de la ville.

## II - L'ENVIRONNEMENT INSTITUTIONNEL

Au Canada, le gouvernement fédéral a construit, géré et entretenu un vaste réseau portuaire. Le gouvernement a longtemps invoqué ses responsabilités communautaires et sa stratégie de développement économique régional pour maintenir un système d'infrastructures portuaires à l'échelle du pays. Il en résulta qu'à l'aube de la décennie 1990, le gouvernement possédait un portefeuille de plus de 400 ports. Mais en 1995, le gouvernement introduisit une nouvelle politique maritime nationale dans le but de commercialiser les ports et de réduire le poids financier que représentait le maintien du réseau portuaire. Ainsi, les ports les plus importants sont confiés à des administrations portuaires canadiennes. Le mandat de ces administrations portuaires consiste à gérer les ports dans un esprit commercial. 18 administrations portuaires canadiennes ont été établies. Ce sont des ports financièrement autonomes, qui affichent les trafics les plus importants, servent d'importants marchés et possèdent d'excellentes connections terrestres. Les 34 ports éloignés desservant une communauté isolée qui dépend du transport maritime demeurent sous le contrôle du ministère des Transports du Canada. Tous les autres ports locaux et régionaux peuvent être transférés au secteur privé, à des communautés locales, municipales ou provinciales. Bien que l'autorité portuaire de Montréal dispose d'une certaine autonomie dans ses outils de gestion (location de terminaux) et dans ses stratégies d'intervention (direction des investissements), les autorités portuaires ne disposent que de moyens limités pour négocier ou agir comme entrepreneur dans le développement du système portuaire (Baltazar et Brooks, 2001). En effet, devant l'absence d'une véritable planification nationale, la globalisation exerce un impact prépondérant sur la structure de propriété des ports canadiens et conséquemment sur leurs orientations de planification.

La problématique des capacités du port de Montréal doit considérer l'impact des fusions et acquisitions dans l'industrie maritime, l'émergence de terminaux dédiés et le développement de services logistiques. Tout scénario sur le développement du système portuaire montréalais doit considérer les stratégies d'acquisition de CP Navigation, qui est un acteur incontournable dans le fonctionnement du port et son internationalisation (Gauthier, Comtois et Slack, 1997 ; Alix, Slack et Comtois, 1999). Le développement de CP navigation met en lumière le rôle des fusions et des acquisitions. En 1993, la Société a porté sa participation dans Canada Maritime Limited de 57 % à 100 %, en achetant la participation minoritaire, détenue par la Compagnie Maritime Belge. De plus, l'achat de la division conteneurs du groupe Cast en 1995 et l'acquisition des compagnies Lykes Bros. et Contship Holdings en 1997 viennent renforcer le créneau de CP Navigation dans le marché du transport maritime de conteneurs de l'Atlantique et de la Méditerranée. Les acquisitions de Ivaran et de Australian and New Zealand Direct Line en 1998 lui permettent de servir les marchés sud-américain et australasien. Americana Navigation, une co-entreprise avec Transportacion Maritima Mexicana, inaugurée en 1999 avant de devenir une filiale à part entière de CP Navigation en 2000, consolide les liens de l'Amérique du Nord et de l'Amérique latine avec les marchés européens et asiatiques.

Par ailleurs, dans le contexte maritime qui prévaut depuis la création d'alliances maritimes globales, le maintien de la position relative du CP sur les marchés, l'oblige à considérer plusieurs volets pour demeurer compétitif. Ainsi l'entreprise doit exploiter de nouveaux marchés, prendre avantage de facteurs favorables et surtout réduire les facteurs de risques. Un nombre croissant d'industries et de compagnies de transport exercent un contrôle sur les terminaux portuaires, parallèlement aux ports publics nationaux ou municipaux. En effet, les bénéfices que permet le gigantisme naval démontrent que les transporteurs qui désirent minimiser les délais d'escale portuaire ont intérêt à acquérir et opérer des terminaux dédiés afin de se protéger de facteurs exogènes qui peuvent influencer les trafics portuaires (Cariou, 2001). Au port de Montréal, les terminaux Racine et Cast sont des terminaux dédiés de la compagnie Terminaux de Montréal Gateway, filiale de CP Navigation qui contrôle ainsi presque tous les mouvements de conteneurs. Force est de reconnaître que Terminaux Montréal Gateway est en mesure de restructurer constamment l'espace économique, physique et opérationnel du port de Montréal.

Durant la décennie 1990, CP Navigation a eu comme politique de concentrer ses investissements dans les secteurs occupant les places les plus importantes à l'intérieur de sa structure organisationnelle. De toute évidence, cette restructuration a également pour objectif de rendre la compagnie plus rentable et compétitive dans des secteurs possédant une haute valeur ajoutée comme les transports. La création de CP Navigation–Services Logistiques consiste à fournir un service de transport porte-à-porte. Cette stratégie était déjà appliquée avec succès par Canada Maritime et Cast en Amérique du Nord et en Europe. Elle répond avec cohérence aux besoins de CP Navigation d'investir dans l'intégration des opérations terrestres de ses terminaux et de développer ses capacités en technologie de l'information.

Cette consolidation et cette maîtrise de la chaîne logistique se vérifient également dans le secteur ferroviaire, qui représente une importante part de l'actif de la compagnie. D'importants changements sont survenus depuis 1990. Le Réseau CP Rail exploite le septième chemin de fer en importance en Amérique du Nord. Dans un contexte de transport continental, la société se devait de s'implanter aux États-Unis. En 1990, CP Rail a acquis la totalité des actions restantes de la Soo Line Corporation. En 1992 elle continuait d'accroître son réseau en faisant l'acquisition de la Delaware and Hudson Railway Company Inc. Ces acquisitions sont complétées par des accords de services conjoints avec Conrail sur la ligne Montréal-Toronto-New York et avec Norfolk Southern pour la commercialisation de services entre Buffalo et Chicago. L'entrée en vigueur d'un nouveau terminal ferroviaire à Toronto (Vaughan) au nord de Toronto permet au CP de gérer directement depuis Toronto tous les flux conteneurisés tant à l'origine qu'à la destination. Désormais, le Réseau CP Rail exploite plus de 29 000 kilomètres de chemins de fer et dessert un bassin de plus de 150 millions d'habitants. CP offre un service dans tous les grands centres économiques du nord-est des États-Unis, notamment le secteur de la côte Atlantique entre New York et Washington, le secteur des Grands-Lacs, incluant les villes de Chicago et Détroit et également des centres localisés plus au sud tels Kansas City et Louisville. Dans le contexte des

réseaux tissés par le Canadien Pacifique, Montréal n'est pas la seule porte d'entrée ou de sortie. New York, New Jersey, Hampton Roads, Baltimore peuvent se présenter comme des alternatives au port de Montréal. Montréal est devenue une véritable plaque tournante des trafics de conteneurs de l'est de l'Amérique du Nord. Mais de façon davantage marquée, l'organisation de la chaîne logistique du tertiaire maritime, couplée aux conditions géographiques offertes par l'axe laurentien, retient l'attention des autorités municipales montréalaises.

Les terminaux portuaires sont affectés par la concentration de trafic que génère l'architecture des réseaux internationaux pivot-rayons. Seuls quelques terminaux dominent les trafics nationaux et internationaux (Comtois et Rimmer, 1997). En outre, la révolution logistique force ces acteurs à étendre leurs réseaux et accentue les liens entre les arrière-pays et les avant-pays portuaires. Les alliances et acquisitions internationales entre transporteurs, opérateurs de terminaux et expéditeurs sont perçues comme une réponse aux besoins d'offrir un support logistique global, fondé sur le développement de la conteneurisation et des services intermodaux. La création de plates-formes multimodales consolide le cargo, attire les capitaux et accroît la position stratégique des infrastructures portuaires. Mais si les alliances stratégiques constituent une réponse aux défis, opportunités et conditions de la mondialisation, elles réduisent le pouvoir contractuel des opérateurs de terminaux portuaires qui risquent constamment de perdre de la clientèle en fonction de la fluidité des partenariats (Slack et Comtois, 1996). Les changements structuraux que provoque la logistique globale annonce une redéfinition du dynamisme entre la ville et le port. Les autorités urbaines prennent conscience que ces plates-formes sont désormais un élément critique qui permet de dépasser le contrôle des espaces métropolitains traditionnels pour des espaces logistiques et des systèmes de transport globaux. Ces considérations amènent les autorités publiques à doter les municipalités de moyens institutionnels pour définir une vision stratégique concomitante aux processus globaux en ayant une prise significative sur les enjeux d'aménagement du territoire et des systèmes de transport et en disposant de moyens financiers pour soutenir des activités, équipements et services à vocation supramunicipale capables de s'imposer sur l'échiquier international.

Il existe plusieurs modèles de gouvernement métropolitain. Aux États-Unis, le modèle est celui des agglomérations métropolitaines qui incluent un grand nombre de municipalités. Les enjeux métropolitains sont pris en charge par des instances métropolitaines. En France, le modèle repose sur la création d'instances supra municipales : les communautés d'agglomérations pour les territoires urbains regroupant au moins 50 000 habitants autour d'une ville centrale de 15 000 habitants ou plus. Au Canada, les municipalités relèvent d'une juridiction provinciale. Les villes comme Montréal, Toronto et Vancouver, en état de centralité, sont confrontées à un étalement urbain vers des municipalités limitrophes et conséquemment assistent à une détérioration de leur potentiel fiscal. Depuis 1970, les différents projets proposés pour créer un esprit régional entre ces métropoles et les municipalités contiguës n'ont pas permis de composer avec les coûts liés à la présence d'équipements et de services supralocaux et au vieillissement d'infrastructures sur ces territoires. Il n'existait aucune vision d'ensemble des enjeux excédant le territoire de chaque municipalité. C'est dans ce contexte que les gouvernements provinciaux promulguent des lois sur les fusions municipales. Le 1<sup>er</sup> janvier 1998, les villes de Toronto, North York, Etobicoke, Scarborough, York et East York furent fusionnées pour former la nouvelle ville de Toronto. Dès le 1<sup>er</sup> janvier 2002, la région métropolitaine de Montréal connaîtra une profonde réorganisation municipale. Le gouvernement du Québec aura complété le regroupement de 28 municipalités pour former la nouvelle ville de Montréal forte d'une population de 1,8 million d'habitants et couvrant une superficie de 494 km<sup>2</sup>.

### III - L'INTERMODALITÉ URBAINE

Partout les réseaux de transport et de communications doivent être restructurés pour refléter les changements imposés par la globalisation de l'économie. Ces changements sont requis pour répondre à la demande des entreprises aux réseaux globaux qui émanent de la fusion des multinationales. Leurs stratégies reposent sur des contrats internationaux fournissant un service porte-à-porte, juste à temps et sans rupture de charge pour leurs produits à travers tous les marchés. Les grandes régions urbaines ne

peuvent échapper à l'intermodalité. Ce processus s'effectue dans un contexte où la conteneurisation, les alliances internationales entre transporteurs et la globalisation de l'industrie des opérateurs de terminaux modifient considérablement les terminaux de transport et les réseaux de transport qui les supportent.

L'intégration des fonctions de transport est un processus inévitable de la mondialisation. D'une part, les compagnies de transport restructurent leurs opérations en fonction des nouvelles perspectives offertes par le gigantisme naval, les avions gros porteurs et l'utilisation de trains ordinaires, articulés et à deux niveaux. D'autre part, le développement régional de l'industrie du transport des marchandises repose sur l'intégration des ports, aéroports et gares ferroviaires au sein d'ensembles de transport multimodaux. Désormais, les processus de croissance, de transformation et de réaffectation des terminaux de transport imposent une réorganisation et une augmentation des trafics. L'objectif consiste à permettre aux transports de remplir une fonction intermodale. Cette fonction repose sur les plus grands marchés qui génèrent les revenus parmi les plus élevés et offrent les plus grandes possibilités de croissance. Les grandes régions urbaines doivent développer des solutions aux problèmes d'intégration des différentes fonctions de transport intermodal. Cette problématique exerce un impact sur le développement des grands terminaux de transport, sur la gestion des réseaux, sur la localisation des industries, sur l'aménagement de l'espace périurbain, sur le rendement des investissements, sur la qualité de l'environnement et sur la direction des politiques publiques.

Bien que Montréal ait perdu son titre de premier port du pays tel que mesuré par le tonnage manutentionné, le port continue néanmoins de maintenir son statut de port international en raison de la diversité de son trafic, de la variété de son avant-pays, et de la valeur élevée à la tonne. Le système juste-à-temps est un mode de production des activités de production et de distribution des marchandises que les manufacturiers et les commerçants adoptent de plus en plus. L'intermodalité est la clé de la logistique moderne et représente sans doute un des facteurs qui permet à Montréal d'assumer une fonction internationale. Bien que Montréal ne domine dans aucun des modes de transport, aucune ville canadienne n'affiche une force aussi équilibrée dans tous les domaines de ce secteur d'activité (Slack, 1992). En conséquence, le trafic conteneurisé des marchandises constitue un marché des échanges continentaux et internationaux sur lequel la région montréalaise s'affirme. L'efficacité du système porte-à-porte repose sur la performance et la fiabilité des services routiers, ferroviaires et surtout maritimes. L'historique des modes de transport internationaux révèle que Montréal s'est dotée très précocement, par l'entremise du Canadien National et du Canadien Pacifique, de liaisons particulièrement attrayantes pour les armateurs et les expéditeurs. Les objectifs premiers des compagnies reposent sur la fiabilité des services proposés, la réduction des temps d'acheminement et la multiplication des fréquences afin de réagir efficacement aux besoins des entreprises et du marché.

Le système de transport montréalais peut soit servir de complément au réseau global, soit le stratifier. L'importance de l'intégration des terminaux est donc apparente. Mais la réalité physique de l'intermodalité est très variée. Les activités logistiques sont très souvent sinon toujours éclatées entre différents sites et différents terminaux. Dans une agglomération comme Montréal, c'est l'association et la coordination de différentes zones qui peuvent permettre de remplir la fonction intermodale. De toute évidence, les modes de transport n'opèrent pas en vase clos. Il doit y avoir un rapprochement dans la gestion et l'efficacité opérationnelle des systèmes et des infrastructures de transport au niveau local.

Plusieurs facteurs influent sur le développement de l'intermodalité. Mais l'augmentation des capacités est certainement celle qui fournit la plus grande impulsion aux systèmes maritime, ferroviaire, aérien et routier (Twomey, 1995). L'évolution de l'environnement institutionnel entourant les ports, l'industrie du transport maritime et les villes au Canada met en relief les différentes perspectives liées aux problèmes de capacité du système portuaire montréalais. Désormais, il importe de développer des mécanismes de relations institutionnelles du triptyque portuaire (autorités portuaires-industrie privée du transport-autorités urbaines).

#### IV - POUR UNE NOUVELLE DYNAMIQUE VILLE/PORT

Il existe plusieurs options disponibles pour résoudre les problèmes de capacité portuaire. Mentionnons l'abandon volontaire de terrain par des acteurs portuaires, la relocalisation d'activités à l'extérieur des sites portuaires, la saisie légale de terrains, la sous-traitance d'espaces vacants, la combinaison d'espaces entre firmes, l'option sur des terrains à l'extérieur du périmètre portuaire, l'assèchement du sol, la coopération inter-portuaire et la planification flexible des capacités et des équipements. Mais l'étude du cas montréalais soulève deux éléments critiques. D'une part, la globalisation exerce des impacts beaucoup plus variés et complexes que communément véhiculés. Il n'existe pas de scénario unique à la solution des problèmes de capacité. D'autant plus que la fragmentation des services logistiques permet un transfert géographique des besoins d'expansion. D'autre part, les trajectoires et contours de cette variation et complexité sont influencés par des circonstances et conditions locales. Ces considérations soulignent que les organisations portuaires ne seront en mesure de répondre aux changements de l'environnement du transport maritime et d'innover que s'il existe une normalisation durable des relations entre la ville et le port.

Il existe une vaste littérature sur la géographie des liens et des flux maritimes sur les espaces urbains (Charlier et Malézieux, 1994 ; Marcadon, 1998 ; Notteboom, 1998 ; Lasserre, 1999 ; et Comtois et Slack, 2000), le réaménagement des fronts portuaires (Chaline, 1994 ; Hoyle, 2000 ; Meyer, 1999) et l'importance de l'industrie des services maritimes en milieu urbain (Slack, 1994). La relation ville-port est souvent analysée en fonction du site, de l'utilisation du sol, des liens intermodaux et de son interface locale/globale. Mais la synergie entre les villes et les ports qui émerge dans la nouvelle économie globale n'a pas reçu une attention analytique suffisante.

Sauf quelques exceptions, la relation ville-port dans la littérature sur la restructuration économique globale a surtout été conceptualisée comme dichotomique (Brocard, 1999 ; Frémont, 1996 ; et Hoyle, 1989). Or, il existe des limites aux analyses purement quantitatives qui guident la recherche soit vers le domaine portuaire, soit vers le domaine urbain. Il faut adopter une approche qui repose moins sur la distinction entre le port et la ville, mais plutôt sur les conditions qui créent cette interaction (Notteboom et Winkelmanns, 2001). Il y a une supériorité implicite dans les stratégies impliquant une coopération entre différents acteurs de la chaîne logistique de transport (incluant les institutions publiques). Il faut comprendre les moyens par lesquels les acteurs sociaux à travers leurs réseaux construisent l'espace portuaire urbain. Cette approche nécessite le développement d'un cadre théorique qui se fonde sur la globalisation des systèmes de transport et leur impact sur la transformation des espaces maritimes et continentaux. Il convient d'établir un cadre conceptuel permettant d'enquêter sur le dynamisme des processus de formation régionale en fonction des relations sociales, économiques et politiques (Ducruet, 2001).

L'impact économique du port de Montréal est énorme. Les activités portuaires génèrent plus de 14 000 emplois directs et indirects et contribuent pour plus de 1,2 milliard CDN\$ à l'économie montréalaise (Juneau, 1998). L'existence d'un port actif et surtout la maîtrise du tertiaire maritime ont grandement facilité la vocation internationale de Montréal. Slack (1988, 1989) a bien démontré que Montréal possède des entreprises de dimension locale et régionale indispensables à sa survie en tant que place portuaire. Montréal est l'hôte de plus de 300 entreprises de services reliés à l'industrie du transport maritime. Le système local est aussi infiniment complexe et les interrelations entre ses composantes ne reposent pas uniquement sur des conditions intermodales et des capacités physiques d'expansion. Le système portuaire montréalais peut exercer un rôle au sein du système portuaire global dans la mesure où les acteurs du triptyque portuaire s'organisent et se positionnent ensemble à l'intérieur de ces réseaux. Mais le développement d'un système portuaire à la lumière des liens institutionnels avec la ville repose sur trois problématiques.

Premièrement, il importe de comprendre le rôle des autorités municipales dans un secteur de plus en plus contrôlé par le secteur privé. De récents travaux ont démontré qu'une ville qui possède des liens

étroits pour ce qui est des stratégies et objectifs portuaires introduit de nouvelles formes d'organisation spatiale (Airriess, 2001). L'objectif consiste à identifier et comprendre les mécanismes et ressources mobilisés par les villes pour améliorer les capacités, des espaces, des infrastructures et des équipements.

Deuxièmement, il importe d'analyser les liens qui s'établissent entre les gouvernements locaux et les acteurs portuaires dans l'établissement de plates-formes logistiques. Les municipalités jouent un rôle dans l'établissement de ces rapprochements. La notion de médiateur a un potentiel considérable relativement à l'intégration (i.e. infrastructures, organisation, politiques, etc.) et d'aménagement du territoire. L'objectif consiste à évaluer le maillage de l'industrie portuaire dans le développement de plates-formes logistiques plus appropriées aux conditions locales.

Troisièmement, il faut comparer et évaluer les stratégies et pratiques de promotion internationale du port et de la ville. La littérature indique une très grande influence des capacités de marketing conjoint des villes et des ports (Brooks, 2001). L'objectif consiste à évaluer comment les activités de marketing relativement aux acquisitions stratégiques, au démarchage, au développement de produits et de concepts publicitaires et au réseautage permettent de comprendre l'influence des forces globales sur le développement local.

## Conclusion

L'analyse des problèmes de capacité du port de Montréal démontre que nous sommes en présence d'un système portuaire en devenir. Le cas montréalais permet de faire réfléchir tant les tenants de la mondialisation qui rêvent d'un modèle unique de planification portuaire, que ceux qui s'y opposent oubliant que le développement et la performance des réseaux, l'impact des infrastructures maritimes, et la politique et l'organisation des systèmes portuaires dépendent de processus globaux et de mécanismes locaux de relations institutionnelles du triptyque portuaire (autorités urbaines-autorités portuaires-industrie privée du transport). Sous l'angle de la recherche géographique, ces constatations sur le port de Montréal soulignent la nécessité d'explorer les implications théoriques de cette transformation et les défis en résultant pour la planification et la formulation de nouvelles politiques maritimes.

## Bibliographie

- ADEC, 1999. *Les déplacements de camions auprès des établissements manufacturiers de la grande région de Montréal*. Saint-Laurent, ADEC Inc.
- AIRRIESS C.A., 2001. Regional production, information-communication technology, and the developmental state : the rise of Singapore as a global container hub. *Geoforum*, 32, pp. 235-254.
- ALIX Y., SLACK B. and COMTOIS C., 1999. Alliance or acquisition ? Strategies for growth in the container shipping industry, the case of CP ships. *Journal of Transport Geography*, 7, 1, pp. 203-208.
- BALTAZAR R. and BROOKS M.R., 2001. *The governance of port devolution : a tale of two countries*. Proceedings of the 9<sup>th</sup> World Conference on Transport Research (WCTR), Séoul, 22-27 July 2001, 24 p.
- BROOKS M.R. and FRASER G., 2001. Maritime logistics. In A.M. BREWER, K.J. BUTTON and D. A. HENSHER (eds), *Handbook of Logistics and Supply-Chain Management*. Oxford, Elsevier Science, pp. 419-430.
- CARIOU P., BENACCHIO M. and HARALAMBIDES H., 2001. *Costs, benefits and pricing of dedicated container terminals*. Proceedings of the 9<sup>th</sup> World Conference on Transport Research (WCTR), Séoul, 22-27 July 2001, 14 p.
- CHALINE C. (dir.), 1994. *Ces ports qui créent des villes*. Paris, L'Harmattan, 299 p.
- CHARLIER J. et MALÉZIEUX J., 1994. *Les stratégies alternatives de redéveloppement portuaire en Europe occidentale*. Le Havre, Association Internationale Villes et Ports.
- CITM, 2000. *Les conditions favorables au développement de l'industrie du transport des marchandises*. Montréal, CITM.
- COMTOIS C. and RIMMER P.J., 1997. Transforming the Asia Pacific's Strategic Architecture : Transport and Communications Platforms, Corridors and Organisations. In S. HARRIS and A. MACK (eds), *Asia - Pacific Security : The Economics - Politics Nexus*. Canberra, Allen & Unwin, pp. 206-226.



- COMTOIS C., 2001. Les plates-formes multimodales en Asie de l'Est. In P. PELLETIER (ed), *Asies Nouvelles*. Paris, Belin (sous presse).
- COMTOIS C. et SLACK B., 2000. Terminaux de transport et grande région urbaine : l'intégration de Hong Kong dans les performances de la Chine. *Perspectives Chinoises*, 58, 2, pp. 12-20.
- COMTOIS, C., SLACK B. and SLETMO G.K., 1997. Political Issues in Inland Waterways Port Development : Prospect for Regionalization. *Transport Policy*, 4, 4, pp. 257-265.
- DRESNER M. and GRIMM C.M., 2001. Public policy and logistics. In A.M. BREWER, K.J. BUTTON and D.A. HENSHER (eds), *Handbook of Logistics and Supply-Chain Management*. Oxford, Elsevier Science, pp. 365-375.
- DUCRUET C., 2001. *A geographical model of the European port city- tools for international comparison*. Le Havre, CIRTAI, 16 p.
- FREMONT A., 1996. L'espace maritime et marchand : pour une problématique. Montpellier, *L'Espace Géographique*, 3, pp. 203-213.
- GAUTHIER A. COMTOIS C et SLACK B., 1997. *La restructuration des entreprises de transport : le cas du Canadien Pacifique*. Publication, No. CRT-97-49, Montréal, Centre de recherche sur les transports, Université de Montréal, 30 p.
- HOYLE B., 1989. The port-city interface: trends, problems and examples. *Geoforum*, 20, 4, pp. 429-435.
- HOYLE B., 2000. Confrontation, consultation, cooperation ? Community groups and urban change in Canadian port-city waterfronts. *The Canadian Geographer*, 44, 3, pp. 228-243.
- JUNEAU A., 1998. *Le transport : un secteur stratégique pour la région de Montréal*. Montréal, Montréal International, 131 p.
- LASSERRE J.-C., 1999. Pour comprendre la stagnation et les mutations des trafics sur le Saint-Laurent, une évaluation comparée des portes continentales nord-américaines. *Cahiers de Géographie du Québec*, 43, 118, pp. 7-42.
- MC CALLA R., 1994. *Water transportation in Canada*. Halifax, Formac, 259 p.
- MARCADON J., 1998. Les grands flux maritimes, leurs impacts sur les littoraux. In A. GAMBLIN (coord.), *Les littoraux, espaces de vies*. Paris, SEDES, pp. 95-124.
- MEYER H., 1999. *City and Port : Transformation of Port Cities : London, Barcelona, New York, Rotterdam*. Utrecht, International Books, 424 p.
- MTQ, 1999. *Étude sur les industries de transport, d'entreposage et de commerce de gros dans la région de Montréal*. Montréal, MTQ.
- MURPHY A.B., 1991. Regions as social constructs : the gap between theory and practice. *Progress in Human Geography*, 15, 1, pp. 22-35.
- NIJKAMP P. and BLASS E., 1995. *Impact Assessment and Evaluation in Transportation Planning*. Dordrecht, Kluwer.
- NOTTEBOOM T., 1998. Spatial and functional integration of container port systems and hinterland networks in Europe. *Land Access to Sea ports*, ECMT Round Table 113, Paris, OECD, pp. 5-55.
- NOTTEBOOM T. and WINKELMANS W., 2001. Consolidation and Contestability in the European Handling Industry. Proceedings of the 2001 Conference of the International Association of Maritime Economists (IAME), Hong Kong, 18-20 July, 2001, 16 p.
- RIMMER P.J., 1999. The Asia-Pacific Rim's Transport and Telecommunications Systems : Spatial Structure and Corporate Control since the mid-1980s. *Geojournal*, 498, pp. 43-65.
- SLACK B., 1988. The Evolution of Port Service Industry Complex. *Canadian Geographer*, 32, pp. 124-132.
- SLACK B., 1989. The Port Service Industry in an Environment of Change. *Geoforum*, 20, pp. 447-457.
- SLACK B., 1994. *Enhancing, the value added : terminals and logistics in Canada*. Proceedings of the 29<sup>th</sup> Annual Meeting of the Canadian Transportation Research Forum (CRTF), Victoria, 15-18 May 1994, 12 p.
- SLACK B., COMTOIS C. and Mc CALLA R., 2001. Strategic alliances in the container shipping industry : a global perspective. *Maritime Policy and Management* (sous presse).
- SLACK B., COMTOIS C. and SLETMO G.K., 1996. Shipping Lines as Agents of Change in the Port Industry. *Maritime Policy and Management*, 23, 3, pp. 289-300.