

DABLANC, Laëtitia et FRÉMONT, Antoine (dir.) (2015) *La métropole logistique. Le transport de marchandises et le territoire des grandes villes*. Paris, Armand Colin, 320 p. (ISBN 978-2-20028-767-2)

Nicolas Paquet

Volume 64, numéro 181-182, avril–septembre 2020

URI : <https://id.erudit.org/iderudit/1090241ar>

DOI : <https://doi.org/10.7202/1090241ar>

[Aller au sommaire du numéro](#)

Éditeur(s)

Département de géographie de l'Université Laval

ISSN

0007-9766 (imprimé)

1708-8968 (numérique)

[Découvrir la revue](#)

Citer ce compte rendu

Paquet, N. (2020). Compte rendu de [DABLANC, Laëtitia et FRÉMONT, Antoine (dir.) (2015) *La métropole logistique. Le transport de marchandises et le territoire des grandes villes*. Paris, Armand Colin, 320 p. (ISBN 978-2-20028-767-2)]. *Cahiers de géographie du Québec*, 64(181-182), 215–217. <https://doi.org/10.7202/1090241ar>

En résumé, l'ouvrage *Anachronismes urbains* passe au crible une grande partie de l'arsenal conceptuel et méthodologique de l'urbanisme et de l'aménagement. Il prend un appui solide sur une abondante littérature scientifique et s'accompagne de nombreuses notes, ainsi que d'un lexique étoffé. D'où, une valeur pédagogique indéniable. Bien écrit, il est une lecture obligée, une référence incontournable pour tous les praticiens de l'urbanisme, tout comme pour les enseignants dans le domaine afin de susciter une féconde prise de recul, une «réflexivité» souhaitable, une humilité réaliste.

Toutefois, une interrogation m'a accompagné tout au long de sa lecture. Au regard de la grande inertie des dogmes dénoncés, dénonciations auxquelles je souscris, les mots d'ordre et injonctions fortes n'ont-ils pas leur utilité pour espérer un minimum d'effets? Les urbanistes, les services d'urbanisme, les élus surtout, auraient-ils cette maturité sur laquelle l'auteur mise, la force et la rapidité de réaction – par exemple, Offner déplore le décalage dans la prise en compte par les autorités publiques du phénomène des hypermarchés – pour endiguer le déferlement des promoteurs, si une injonction comme «il faut stopper l'étalement urbain» était abandonnée? Comment éviter de tomber alors dans le «tout va»? La réponse à cette interrogation appelle, selon moi, une suite au présent ouvrage. Il sera intéressant que, lorsque ses mandats d'intervention seront terminés, Offner se penche sur les difficultés et obstacles rencontrés spécifiquement dans ces mandats pour implanter de nouvelles façons de faire, pour infléchir les façons de problématiser, puis d'élaborer les politiques, pour amener élus et professionnels sur le terrain de l'urbain, plutôt que de la ville. Bref, que le regard de l'auteur se déplace, cette fois, des concepts aux conditions d'action.

## Références

OFFNER, Jean-Marc (1993) Les effets structurants du transport, mythe politique, mystification scientifique. *L'espace géographique*, vol. 22, n° 3, p. 233-242.

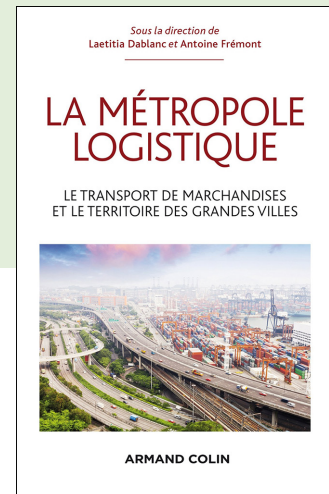
OFFNER, Jean-Marc (2006) *Les plans de déplacements urbains*. Paris, La Documentation française.

### Michel GARIÉPY

Faculté de l'aménagement  
Université de Montréal

DABLANC, Laëticia et FRÉMONT, Antoine (dir.) (2015) *La métropole logistique. Le transport de marchandises et le territoire des grandes villes*. Paris, Armand Colin, 320 p.

(ISBN 978-2-20028-767-2)



L'ouvrage dirigé par Laëticia Dabanc et Antoine Frémont est un bilan des recherches récentes sur les flux de marchandises au sein des espaces métropolitains. Les contributions qu'il rassemble montrent que le fonctionnement de la métropole logistique est lié à sa dimension spatiale. Ce fonctionnement renvoie à des choix d'aménagement et d'urbanisme qui impliquent l'avenir. Les contributions – 11 au total – y abordent le lien, peu exploré dans la littérature de langue française, entre métropoles et logistique. Elles soulignent, d'une part, que les métropoles sont à la recherche d'une logistique de plus en plus efficace pour mieux s'intégrer à la mondialisation et, d'autre part, qu'elles en redoutent aussi les conséquences. Étonnant paradoxe, qui constitue le point de départ des chercheurs.

L'objectif des auteurs est de montrer que cette relation entre métropoles et logistiques est un aspect méconnu, mais un aspect clé de notre économie. Aborder cette relation exige de maîtriser une multitude de sous-problématiques: insertion dans l'économie mondiale, reconversion des espaces industriels, prépondérance du système routier, report modal, reformulation des liens entre urbanisation, transport maritime et ferroviaire, étalement urbain, pouvoir des acteurs transnationaux de l'immobilier logistique et fragmentation institutionnelle. Pour les directeurs de l'ouvrage, le fait significatif est que la logistique est une fonction métropolitaine majeure. Selon eux, l'organisation logistique contemporaine montre que l'économie est loin d'être dématérialisée – au contraire. Si le système de distribution des marchandises est déployé pour rendre les services attendus, cela se fait aussi au détriment des milieux urbains, de l'environnement et de la santé publique.

Livre collectif, *La métropole logistique* rassemble des contributions de professeurs, de chercheurs, de chargés de

cours et de postdoctorants. La première partie, constituée de trois chapitres, vient cadrer la problématique: la logistique métropolitaine (chapitre I); les portes internationales que sont les ports et les aéroports (chapitre II); et la mégarégion comme échelle de référence (chapitre III). La deuxième partie, constituée de quatre chapitres, porte sur le cas de l'Île-de-France: la région logistique (chapitre IV); la messagerie comme segment particulier du transport de marchandises (chapitre V); la grande distribution (chapitre VI); et le cybercommerce (chapitre VII). La troisième partie, constituée de deux chapitres, présente des cas internationaux: Atlanta et Los Angeles comme centres de distribution (chapitre VIII) et les villes et la logistique chinoise (chapitre IX). La quatrième partie, comptant également deux chapitres, traite des enjeux politiques et de gouvernance: émergence d'une industrie immobilière logistique (chapitre X) et questions d'aménagement et d'urbanisme (chapitre XII). Dans l'ensemble, les auteurs nous entraînent dans un tour d'horizon, à la fois théorique et empirique, montrant la diversité d'articulations métropoles-systèmes logistiques.

Cinq hypothèses sont avancées, en introduction, par les directeurs de l'ouvrage: 1) la logistique est fondamentale au fonctionnement des villes (les flux permettent l'approvisionnement, nécessitent de l'organisation et de l'espace de stockage); 2) les entrepôts s'imposent comme le cœur de l'organisation logistique (ils permettent le tri, la transformation et le regroupement ou l'éclatement des flux); 3) la logistique participe au processus de métropolisation (elle renforce le processus d'agglomération et favorise la compétitivité); 4) la morphologie urbaine est façonnée par la logistique (la périphérie est remodelée en pôles qui contribuent à effacer la distinction entre le rural et l'urbain); enfin, 5) l'activité logistique se fait dans des territoires habités et administrés (les métropoles, les villes et les quartiers).

Quatre chapitres retiennent l'attention. Le chapitre I constitue une analyse du rôle des zones logistiques comme lieu de création de la valeur ajoutée. Ces zones sont décrites comme des espaces planifiés visant à regrouper certains facteurs de succès: insertion internationale, géographie urbaine avantageuse, rapidité de transit, accessibilité au réseau autoroutier et capacité de groupage/dégroupage.

Dans le chapitre II, on examine le rapport entre métropoles et portes internationales ou, si l'on veut, entre métropoles et ports et aéroports. À travers ces portes, on montre

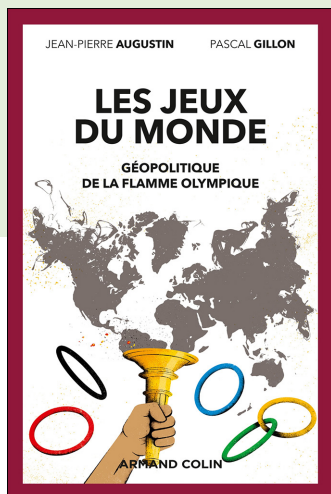
que se forment les réseaux, c'est-à-dire les relations entre territoires et flux de marchandises. Les portes ont cette qualité d'agir comme lieux de rupture de charge. À travers les terminaux, s'articulent les métropoles aux hinterlands et marchés. La difficulté est que les logiques des transporteurs maritimes et aériens ne sont pas toujours compatibles avec les milieux urbains. Il peut en résulter des nuisances, de la pollution, des conflits. Afin d'éviter ces frictions et se libérer des contraintes spatiales, la tentation est grande d'«exurbaniser» les fonctions portuaires et aéroportuaires. Puisque la maîtrise du développement portuaire et aéroportuaire est une variable-clé du fonctionnement et de la compétitivité des métropoles, les administrations portuaires et aéroportuaires cherchent à se libérer des fonctions opérationnelles et des terminaux pour se concentrer sur un rôle d'intermédiaire et de co-aménageur logistique. Le chapitre III présente la mégarégion comme échelle de référence de la métropole logistique. Par mégarégion, il faut entendre une entité multi-urbaine étendue, cohérente et facilitant l'exploitation des avantages comparatifs. C'est cette échelle qui constitue, pour les auteurs, le nouveau terrain d'observation des activités logistiques. Le chapitre XI porte sur l'aménagement et l'urbanisme logistiques. Alors que les décisions d'urbanisme sont prises par les municipalités, les auteurs suggèrent que la planification des équipements logistiques devrait plutôt relever du niveau métropolitain. Ils rappellent que le fret constitue une partie des économies métropolitaines. La rationalisation du transport est d'intérêt général. En effet, le fonctionnement logistique tient du projet territorial. Malgré la domination des grands groupes logistiques et l'importance des dynamiques d'auto-organisation, la fragmentation du processus décisionnel rend difficiles l'optimisation budgétaire et les choix publics. Il en découle la nécessité de l'intervention publique sur les fonctions logistiques, afin d'apporter une plus grande coordination entre les acteurs.

En somme, l'ouvrage de Laëticia Dablanc et Antoine Frémont apporte une contribution originale à la compréhension des rapports entre transport de marchandises et territoire des grandes villes contemporaines. Si l'examen de la littérature permet de constater que de plus en plus de scientifiques s'intéressent au sujet, il manquait à ce jour un ouvrage de facture générale ayant la qualité de présenter un certain nombre de propositions fortes, et ce, en langue française. Malgré sa centration peut-être un peu trop importante sur le cas de l'Île-de-France – le tiers du livre

lui est consacré –, il est à prévoir que l'ouvrage deviendra, dans l'avenir, une référence pour le lectorat francophone – évolution qui serait pleinement méritée. En effet, par le bilan des travaux les plus récents sur le sujet, et par son traitement de la question de l'aménagement et de l'urbanisme logistique, l'ouvrage vient jeter un éclairage à la fois large et original sur les dessous des métropoles, aujourd'hui. Recommandons, pour le lecteur pressé, en plus de l'introduction, les chapitres I à III et XI. Finalement, ce livre intéressera un public universitaire. Il pourra aussi être utile aux élus municipaux, aux professionnels du champ de l'aménagement et du développement, de la logistique ou du transport.

### Nicolas PAQUET

École supérieure d'aménagement du territoire et de développement régional  
Université Laval



AUGUSTIN, Jean-Pierre et GILLON, Pascal (2021) *Les Jeux du Monde, Géopolitique de la flamme olympique*, Paris, Éditions Armand Colin, 220 p.

(ISBN 978-2-20063-155-0)

Les Jeux olympiques de Tokyo se sont déroulés en 2021 avec une année de décalage en raison de la pandémie qui affecte la planète, mais le livre de Jean-Pierre Augustin et Pascal Gillon intitulé *Les jeux du monde* renouvelle l'approche critique de l'olympisme. La couverture de

l'ouvrage symbolise l'objectif en représentant le planisphère sortant du porte-flamme. Cet ouvrage préfacé par Thierry Terret, historien du sport, comprend cinq grands chapitres. Dans le premier chapitre, les auteurs considèrent que l'olympisme s'inscrit dans une géopolitique en rapport avec les forces qui transforment nos sociétés. C'est l'occasion de rappeler le rôle majeur joué par les États européens dans le développement des Jeux olympiques. Cette influence perdure d'ailleurs malgré les évolutions récentes. Les auteurs insistent également sur la nécessité pour les institutions qui gèrent les Jeux olympiques d'évoluer en fonction des transformations économique et sociale

mondiales. Le tournant majeur se situe sous la présidence de Juan Antonio Samaranch qui fait passer l'olympisme du statut de sport amateur à celui de sport professionnel et introduit des liens de plus en plus étroits entre les Jeux olympiques, les médias et les multinationales qui souhaitent accompagner et profiter de cet événement. Pour autant, bien que puissant du fait de ses ressources financières, le Comité international olympique (CIO) doit constamment défendre son existence face à des États qui peuvent influencer le déroulement des compétitions et s'opposer à ses choix.

À la suite de cette frise chronologique, les auteurs étudient, dans le deuxième chapitre, le système olympique et proposent un schéma qui illustre la complexité de cette organisation. Jean-Pierre Augustin et Pascal Guillon décortiquent les composantes du CIO regroupées en quatre grands ensembles. En premier lieu, les partenaires institutionnels exercent leur contrôle sur le système olympique. Outre le CIO, on y trouve les Fédérations internationales (FI), les Comités nationaux olympiques (CNO) et le Comité d'organisation des Jeux Olympiques (COJO) qui reçoivent des financements du CIO. Les autres partenaires institutionnels sont les États et la ville organisatrice des Jeux. Les partenaires commerciaux financent les Jeux: parmi eux les commendantaires et les médias, lesquels posent de plus en plus leurs exigences dans la diffusion des images de la compétition. Viennent enfin les organismes mis en place pour lutter contre la fraude (Agence mondiale antidopage) ou pour trancher juridiquement en cas de litige (Tribunal arbitral du sport).

En conclusion de ce chapitre, les deux auteurs écrivent «Ainsi les acteurs du Mouvement olympique s'inscrivent dans une géopolitique interne complexe. Ceux du premier cercle, le CIO, les CNO, les COJO et les FI sont engagés dans des rapports de force et sont soumis aux influences du second cercle» qui comprend les financeurs et les États.

Le troisième chapitre traite de la capture de la performance olympique car, s'il y a de plus en plus de nations participantes, de sportifs à tenter d'obtenir une médaille, si on observe également une nette féminisation dans les compétitions, il n'en reste pas moins que les Jeux olympiques demeurent inégalitaires. Quelques nations s'accaparent le plus grand nombre de médailles. Certes, il y a des changements et la domination de l'Europe et des États-Unis est moins forte depuis la participation des pays du bloc communiste, l'entrée de la Chine et également l'ouverture des Jeux olympiques à la presque totalité des pays qui ont obtenu