



ADEME



Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Énergie

Responsables scientifiques :
Fabrice Raffin, Antoine Luginbühl

Organismes :
- SEA Europe
- Passeurs
- Université Picardie Jules Verne
Laboratoire Habiter le Monde EA 4287



Contact : fbraffin@gmail.com, antoine.luginbuhl@free.fr

Montant de l'aide d'État et financeur :
ADEME: 108 750,000 €. Durée 18 mois à partir de Mai 2013



Programme • **ITTECOP**

Infrastructures de transports terrestres, écosystèmes et paysages

Plateformes Multimodales de Transports et Services

Les paysages de la mondialisation en Nord-Pas-de-Calais

Espaces logistiques et de transports et production des territoires

À l'heure où il s'agit de transporter toujours plus loin, toujours plus vite de plus petits volumes de marchandises, le développement de l'**activité logistique** rend nécessaire une réflexion sur la multiplication des **infrastructures** qu'elle utilise, souvent impensés dans les travaux sur le **paysage**.

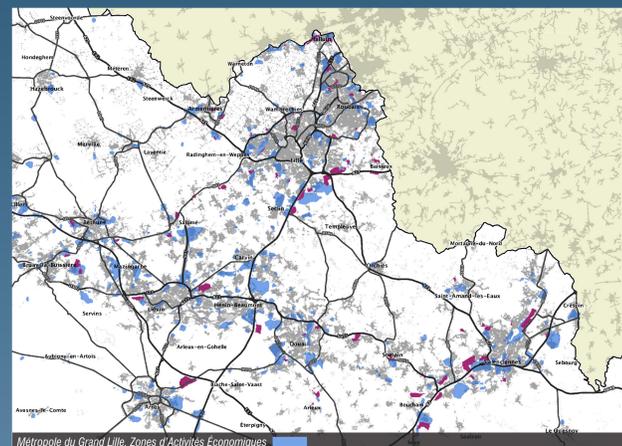
Malgré leur faible visibilité, les infrastructures de la logistique occupent de vastes espaces qui façonnent nos territoires à grande échelle, en profondeur. C'est l'hypothèse de départ de notre travail dont un des enjeux consiste à comprendre les processus d'entrelacement des systèmes logistiques à vocation transnationale à la dynamique du paysage, à leurs usages et représentations sensibles.



Selon une double problématisation, nous questionnons simultanément :

- Les **processus de production des espaces de la logistique** : les enjeux d'insertion paysagère de la circulation globalisée des marchandises, les représentations et usages liés à ces espaces, et à ses transformations.

- Le **rôle des infrastructures logistiques dans les processus de structuration des métropoles contemporaines** : leurs interactions avec les autres espaces des métropoles, les représentations et les (nouveaux ?) usages qu'elles génèrent.



Paysages de la logistique, métropolisation et mutations territoriales

Cette recherche s'intéresse au territoire du **Nord-Pas de Calais** et se focalise principalement sur la **plate-forme multimodale Delta 3** (routes, rails, voies navigables), située à une trentaine de kilomètres de la métropole lilloise dans la Communauté d'Agglomération de Hénin-Carvin (**CAHC**). Elle mobilise une approche qualitative et pluridisciplinaire par la collaboration entre **paysagistes** et **sociologues**.

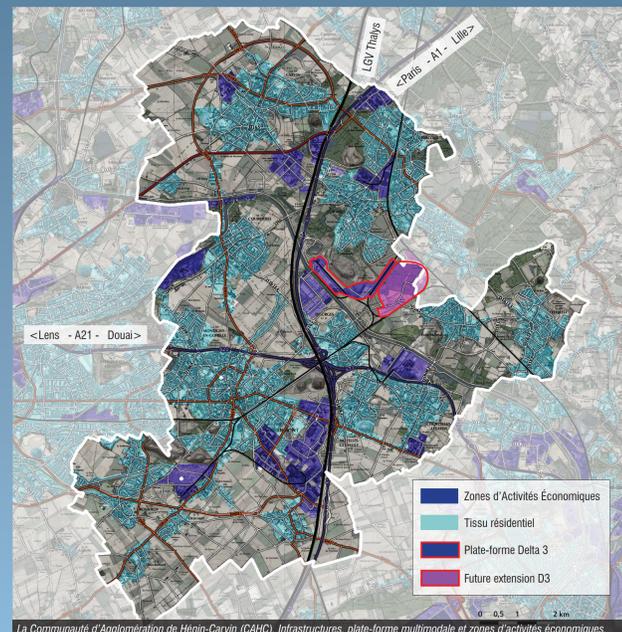
La première phase de la recherche permet d'établir un certain nombre de constats et alimente de nouvelles réflexions :

- Contrairement à d'autres objets (éoliennes, lignes à haute tension) le développement de la filière logistique n'entre pas pour nos interlocuteurs en contradiction avec le mouvement de **requalification environnementale et patrimoniale** du territoire qu'il accompagne, alors même qu'il induit de l'engorgement routier, de la segmentation spatiale, de l'artificialisation de terres agricoles. Quelles qualifications, recoupements, oppositions de discours sont à l'oeuvre selon les acteurs territoriaux ? Peut-on parler de situations non problématiques de l'aménagement métropolitain ? (ou de l'aménagement par et pour la logistique).

- La **multiplicité d'activités** générée par la logistique représente un aménagement du territoire lié à des **flux**. La « prévalence des flux sur les lieux » induit des **formes d'aménagement et d'habiter spécifiques** (transitoires, cinétiques, standardisés, déshumanisés ?) que l'analyse permettra de caractériser.

- L'**impensé** que représente le transport international de marchandise, l'apparente absence de marges de manœuvre des acteurs publics vis-à-vis de l'implantation d'infrastructures logistiques à vocation internationale sur la CAHC, reconstruirait des **centralités « différentes »** en lien avec les processus de **métropolisation**. Les représentations paysagères de l'ensemble de la métropole seraient ainsi liées profondément aux espaces de la logistique, à leur multiplication.

- Penser les processus de production des **espaces logistiques** nécessiterait donc de les replacer à une **échelle locale et métropolitaine**, sans négliger toutefois leur lien à une **mondialisation** de l'économie et de l'échange des marchandises.



La démarche participative

