

# METROPOLISATION ET DYNAMIQUES URBAINES EN DISPOSITIFS D'ACTIVITES SOCIO-ECONOMIQUES

UNE APPROCHE DES SITUATIONS ORDINAIRES DE  
L'AMENAGEMENT DANS LES METROPOLES  
DE LILLE ET DE SEOUL

## Rapport final

Janvier 2016

MEDDE  
DGALN PUCA  
Marché N°1505020910/13PUCA06  
du 20/12/2013

**Plan urbanisme construction architecture PUCA**

**Programme de recherche « Ville ordinaire et métropolisation »**



Responsable scientifique: Fabrice Raffin

Participant au projet : Olivier Pollet



## TABLE DES MATIERES

<b>Résumé de la recherche : Dynamiques périurbaines et dispositif d'activités économiques structurants.....</b>	<b>1</b>
La difficile identification du périurbain .....	4
À propos de « l'activité logistique » dans les zones périurbaines.....	8
<b>Fondements méthodologiques de la démarche de recherche .....</b>	<b>19</b>
Une démarche de recherche qualitative .....	19
Calendrier de la recherche.....	26
Valorisation de la démarche de recherche.....	27
<b>PREMIERE PARTIE Processus d'extension de l'activité logistique, le territoire de la CAHC entre mutations et permanences .....</b>	<b>29</b>
<b>1. Le Bassin minier : un territoire tiraillé entre héritages et logiques de projet .....</b>	<b>31</b>
1.1 La Communauté d'Agglomération d'Henin Carvin : porte d'entrée de l'aire métropolitaine lilloise.....	32
1.2 Héritages d'un espace « déprimé » .....	35
1.3. Du gris au vert : mise en projet des sites de mémoire, reconquête environnementale et diversification de l'économie .....	40
<b>2. Les activités logistiques et le transport de marchandises au chevet du bassin minier.</b>	<b>49</b>
2.1 La région Nord-Pas-de-Calais au carrefour des flux européens .....	50
2.2 Massification des flux et aménagement logistique du territoire .....	52
2.3 La plateforme multimodale Delta 3, étendard de la reconquête économique du bassin minier .....	54
<b>3 La reproduction de rapports sociaux urbains historiques et le développement de la logistique sur le territoire de la CAHC. ....</b>	<b>63</b>
3.1 Héritages infrastructurels : le long des routes et des nœuds d'autoroutes .....	63
3.2 Enjeux d'expansion et de domination .....	65

3.3 Le territoire morcelé de la logistique : juxtapositions et concurrences.....	68
<b>DEUXIEME PARTIE La logistique et le commerce des marchandises : la notion de dispositif dans le processus de structuration de la ville ordinaire .....</b>	<b>71</b>
<b>1 Omniprésence et impensés des espaces de la logistique : l’hypothèse de « situations ordinaires » de l’aménagement .....</b>	<b>73</b>
1.1 Entre indifférence et valorisation des avantages au regard d’une situation économique difficile.....	73
1.2 De l’opacité des contenus et des fonctionnements comme élément de perception des infrastructures logistiques .....	76
1.3 Une relation bilatérale déséquilibrée entre acteurs de logistique et collectivités locales.....	77
1.4 Parcours des marchandises : la CAHC au centre de l’économie mondialisée .....	78
1.5 Dimension écologique et paysagère de la perception des aménagements logistiques.....	81
<b>2. Contraintes et opportunités d’usage des espaces de la logistique : matériel ethnographique.....</b>	<b>84</b>
2.1 Voies routières, espaces verts et parkings .....	84
2.2 Fluidité différenciée : marchandises, élites circulantes, populations locales.....	86
2.3 Le monde de la voiture individuelle : questions de sens.....	91
2.4 Anthropisation extrême des paysages : lorsque la carte devient le territoire .....	93
<b>3 Élargir le point de vue : la prise en compte d’un dispositif logistico-commercial à l’échelle de l’agglomération.....</b>	<b>96</b>
3.1 L’émergence de la notion d’apparatus tryptique ou trade apparatus .....	96
3.2 De l’acheminement des marchandises à la vente des marchandises : l’autre dimension de la dynamique territoriale logistique.....	98
3.3 La Zone d’Activité Commerciale : du lieu de vente au lieu de vie ?.....	100
3.4 Les équilibres territoriaux en question .....	118
<b>TROISIEME PARTIE LE CAS DE LA METROPOLE DE SEOUL .....</b>	<b>121</b>
<b>1. De Séoul à sa périphérie Incheon.....</b>	<b>123</b>
1.1 Séoul : archétype de la « ville extraordinaire » ? .....	123

1.2 Un espace métropolitain en restructuration.....	126
<b>2. Incheon «hub» passagers et logistique de l’Asie du Nord-est .....</b>	<b>130</b>
2.1 Le dispositif logistico-passagers de l’île d’Incheon-Yeongjong.....	133
2.2 CACH, Incheon : esquisse d’une analyse photographique comparative .....	139
<b>3. Un élargissement de notre hypothèse de dynamiques urbaines en dispositifs socio-économiques à Songdo-Incheon - <i>Greentech et GreenCity</i>.....</b>	<b>144</b>
3.1 Songdo un carrefour décentré de Séoul : l’emboîtement dissymétrique des échelles spatiales .....	146
3.2 La dimension immobilière du dispositif Songdo .....	150
3.3 La part technico-environnementale du dispositif, Songdo et ses aménagements infrastructurels.....	153
Conclusion : Équilibres territoriaux et privatisation des espaces dans la métropole Séoulite.....	156
<b>CONCLUSION - Apparatus triptyque : Un processus et des dynamiques territoriales en “appareil d’influences” du périurbain .....</b>	<b>159</b>
<b>Références bibliographiques .....</b>	<b>165</b>

## Résumé de la recherche : Dynamiques périurbaines et dispositif d'activités économiques structurants

« Découvrir une vraie ville, le Grand A. Elle ne figure sur aucune carte dans ce coin du Nord-Pas-de-Calais et pourtant elle continue de tisser sa toile. » Xavier Bétaucourt et Jean-Luc Loyer, *Il mange 195 jours de votre vie. Le grand A*. Ed. Futuropolis, 2016.

Sur les terrains urbains comme sur d'autres, le socio-anthropologue échappe difficilement à l'attrait pour le spectaculaire, le remarquable, le médiatique. À l'inverse, la démarche que nous conduisons en périphérie urbaine des métropoles de Lille et de Séoul vise à intégrer à l'analyse des dynamiques territoriales une thématique ordinaire, quasiment impensée par l'ensemble des acteurs sociaux, y compris les sociologues : le développement croissant à grande échelle des activités et des aménagements logistiques, commerciaux et de transports. Ces aménagements participeraient discrètement, mais de manière majeure, de la structuration des espaces et des modes de vie « périurbains », des rapports sociaux, économiques et politiques.

Telle était tout au moins l'hypothèse de départ de notre recherche : Comment ces aménagements en faisant « dispositifs » construisent-ils des modes de vie et des régimes d'urbanité spécifiques, liés à la mobilité et à la distribution/stockage/consommation de marchandises ? Comment redéfinissent-ils la centralité dans les villes « ordinaires » des franges périurbaines ? Comment qualifient-ils l'espace et ses représentations, ainsi que les paysages périurbains ?

*Dans un premier temps*, en mobilisant une méthodologie socio-anthropologique qui considère ensemble usages de l'espace et dispositifs<sup>1</sup> (M. Ségaud, 2010), c'est dans la région Nord-Pas-de-Calais-Picardie, désormais Hauts de France, dans la Communauté d'Agglomération d'Hénin-Carvin (CAHC), que nous avons appréhendé des infrastructures et leurs

---

<sup>1</sup> Simultanément, nous situant dans une perspective interactionniste, nous replaçons la structuration de ces dispositifs dans l'histoire des rapports sociaux (Céfaï 2013, Tarrius 1992, Joseph 2000).

aménagements : activités et espaces de la logistique des marchandises (Plateformes multimodale Delta3, zones de stockage et de fret Amazon), économie de la « consommation de masse » de ces mêmes marchandises (centres commerciaux Auchan/Ikea de Noyelles-Godault), et activités et infrastructures de la mobilité (infrastructures routières, réseaux ferrés, voies navigables).

Dans le cas lillois, reposant l'hypothèse de situations non problématiques de l'aménagement (D. Céfaï, 2013) les concernant, nous avons élaboré la notion de *dispositif* (M. Foucault 1994, A. Tarrus 1992, H. Peeters et Ph. Charlier 1999) *logistico/commerciaux/mobilitaire* pour rendre compte de dynamiques territoriales spécifiques à des zones entières "du périurbain". Nous analysons comment ces dispositifs participent de dynamiques pour le périurbain bien plus importants que d'autres éléments plus médiatisées comme l'inscription du Bassin minier sur la liste du Patrimoine mondial, la création du Louvre-Lens, ou des opérations phares de rénovation urbaine. Les dispositifs logistico/commerciaux sont "moteurs" en termes d'aménagement de l'espace et d'équilibres territoriaux comme de structuration des modes de vie et des rapports sociaux, économiques, politiques.

*Dans un deuxième temps*, en raison d'opportunités de recherches et dans une perspective comparative limitée, nous avons élargi notre analyse à un autre terrain : celui de la zone périurbaine de Séoul dans la ville d'Incheon. Identifiant des modes d'aménagement et des dynamiques urbaines comparables et tenant compte des spécificités locales, nous y avons remobilisé la notion de *dispositif*. À Séoul comme à Lille, l'activité logistique est tout aussi structurante pour une zone géographique de surface équivalente, pour ses effets et en termes de mode de vie également. Dans les deux cas, nous mettons en évidence le caractère décisif de la circulation globalisée des marchandises et de la multiplication des aménagements dédiés à la logistique sur les franges métropolitaines. Ces aménagements et leurs activités construisent la singularité de leurs usages et de leurs représentations. Néanmoins, alors que le dispositif lillois associe logistique des marchandises au commerce de masse, celui de l'île d'Incheon associe la logistique des marchandises au transport des passagers en lien avec l'aéroport international de Séoul.

*Enfin, dans un troisième temps, notre exploration séoulite nous a conduit dans la ville nouvelle de Songdo. Bien que son espace ne soit pas concerné directement par la logistique, ses caractéristiques nous ont permis d'approfondir la notion de dispositif urbain. En toute fin du présent texte, la notion de dispositif est ainsi mobilisée dans une situation où les domaines économiques sont bien éloignés de la logistique : l'immobilier et l'activité environnement/high-tech, « Green City » ou « Ubiquitous City ». Néanmoins, comme dans les deux cas précédents, il semble bien que la dynamique urbaine d'une zone importante du périurbain, soit liée directement à un nombre d'activités économiques limitées et fonctionnant en dispositif.*

Avec ce rapport c'est donc une étape d'une réflexion sur un modèle de dynamique territoriale métropolitaine qui est engagée. A partir de notre hypothèse nous voudrions montrer comment d'importantes zones du périurbain deviennent des centralités de l'économie mondialisée, nœuds de ses réseaux d'approvisionnement, génératrices d'aménagements d'envergure qui les structurent. En l'occurrence, la logique territoriale du périurbain ne se comprendrait que dans la tension entre l'échelle mondiale et des logiques territoriales locales non réductibles à l'opposition centre/périphérie (S. Sassen, 1991) rural/urbain (P. Arnould, E. Bonerandi, C.Gillette, 2009) ou à la logique métropolitaine (Bourdin 2014, G. Dubois-Taine, Y. Chalas1997) tout en y participant.

## La difficile identification du périurbain

*Citta diffusa, Zwischenstadt, ville éparpillé, outer suburbs, périurbain...* La multiplicité des expressions<sup>2</sup> et le flottement des notions révèlent la complexité des processus urbains contemporains ainsi que la difficulté d'aboutir à une qualification de ces phénomènes. En France, dès 1979, c'est le rapport Mayoux, « Demain l'espace » (Mayoux, 1979), qui, mettant en évidence les modifications d'un paysage campagnard suite à l'aménagement « anarchique » de lotissements résidentiels, marque l'entrée de la préoccupation pour la question dite « périurbaine » dans les débats et les orientations en matière d'aménagement du territoire. À la dénonciation première du « mitage urbain » succède un temps de réhabilitation<sup>3</sup> dans les représentations et les discours de ce qu'il est alors convenu d'appeler l'« exode urbain ». Nous sommes dans les années 1990. Vingt-cinq ans plus tard, les espaces concernés, comme leurs habitants, font toujours l'objet d'une multiplicité de discours et de représentations parfois convenus, parfois contradictoires et paradoxaux.

« *Espace-dortoir* », « *non-ville* », « *non-lieu* », « *espace de relégation d'activités* », « *espace attractif* », « *espace de l'individualisme* », « *espace de ségrégation* », « *espace multifonctionnel* », « *espace de projet* », « *espace de qualités* », etc. Alors que « le périurbain » a progressivement supplanté les débats sur les banlieues<sup>4</sup>, « ce de quoi l'on parle » reste, bien souvent cristallisé, appréhendé par ce qu'il est ou ce qu'il n'est pas. Dans ces approches, « l'état » semble devoir l'emporter sur « les processus », si bien que, tout en faisant l'objet de maints discours le décrivant, il demeure une part d'impensé du phénomène.

---

<sup>2</sup> Comme le souligne Michel Lussault, l'investissement de toutes les langues ou presque dans la quête du bon lexique permettant de saisir la matérialité du phénomène de croissance urbaine révèle l'imposition d'une nouvelle forme de l'agglomération comme paysage majeur du Monde, in Lussault, M., 2013. Pour l'auteur ce n'est dans pas la croissance urbaine que réside la nouveauté. Certains éléments, liés à la croissance urbaine, qu'ils soient idéologiques, économiques ou sociaux, sont permanents (voir sur ce point Marcel Roncayolo, 1990). Comme le note Jean Steinberg : « *Ce qui est nouveau c'est l'expansion spatiale du phénomène, sa dilution jusque dans les territoires très éloignés de la ville centre*, voir Jean Steinberg, 1990.

<sup>3</sup> À la suite du programme de recherche du Ministère de l'Équipement à l'initiative de Geneviève Dubois-Taine, voir Geneviève Dubois-Taine et Yves Chalas (1997).

<sup>4</sup> Comme l'écrivent Olivier Mongin et Jacques Donzelot dans l'introduction du dossier 'Tous périurbains' de la revue *Esprit*, « *le débat public se déplace des relégués des cités aux oubliés du périurbain* ». voir Jacques Donzelot, Olivier Mongin (2013)

« Le périurbain » continue donc d'être régulièrement convoqué dans les travaux de professionnels et de chercheurs selon au moins trois logiques :

- La logique du « couple binaire ». Une bonne part des recherches mobilisent des couples de notions plus ou moins en opposition pour qualifier ces espaces différents du centre : centre/périphérie, urbain/rural, ancrage/mobilité, homogène/hétérogène, pratiques urbaines/pratiques agricoles, richesse/pauvreté, etc. Les approches qui tentent de complexifier les modèles existent, et tentent un mode ternaire, « la ville à trois vitesses » (Donzelot, 2004), mais elles restent limitées quant à la prise en compte d'une véritable diversité socio-spatiale des mondes périurbains.

- La logique d'un « espace secondaire et inférieur » : De ces oppositions appréhendant la périphérie à partir de la ville centre, l'idée d'espaces « entourant » aux qualités propres, mais toujours secondaires, voire négatives, par rapport au centre se dégage : « non lieux », « non-ville », « tiers espace », « ville émergente ». Comme si *ces espaces qui ne sont pas le centre* n'étaient pas vraiment achevés ou n'avaient pas de qualités propres, ne connaissaient pas de processus véritablement bons à penser. Comme si dans ces espaces « il ne se passait pas grand chose » également, tout au moins « des choses » moins intéressantes que dans le centre. Le jugement de valeur est toujours là, implicite, que ce soit vis-à-vis des grands-ensembles, du monde pavillonnaire, d'un monde rural.

- La logique du « singulier » et de « l'homogénéité » : Enfin, dans ces oppositions à la ville centre, les recherches tendent le plus souvent à appréhender un espace plutôt indifférencié, homogène. Bien qu'à l'évidence toute description sérieuse du périurbain conduise systématiquement à la prise en compte d'une diversité *extrême* de situations et configurations socio-spatiales, de morphologies, peu d'approches partent de ce constat.

Saisir les dynamiques de ces espaces qui ne sont pas le centre (les centres) passe certainement par des approches « traditionnelles », entre sociologie des migrations alternantes, des

mobilités quotidiennes, des stratégies résidentielles et une anthropologie des modes d'habiter<sup>5</sup> qu'elles produisent. Cependant, le parti pris de cette recherche est celui d'une hypothèse paradoxale à deux niveaux qui s'est construite au fil de notre travail de terrain, qui s'est imposée par l'observation et les données que nous avons recueillies :

➤ **Saisir la complexité des socio-espaces ou territoires<sup>6</sup> périurbains comme processus en tension avec la ville centre, un « ailleurs » mondial et des dynamiques locales selon des temporalités présentes, passées et futures.**

➤ **Appréhender dans ces processus des *dispositifs en vecteurs d'activités socio-économiques* comme « moteurs » des dynamiques territoriales, structurant des périmètres limités, mais conséquents, en termes d'aménagements, d'usages et de représentations.**

Un préalable à cette hypothèse est de réconcilier les approches du périurbain avec la complexité sociale et spatiale qui le caractérise. Ce qui est frappant parmi les approches évoquées précédemment est leur focalisation sur les dynamiques sociales, résidentielles, politiques, et leur silence relatif sur plusieurs autres dimensions notamment « l'économique ». Comme le souligne récemment avec acuité Cynthia Ghorra-Gobin il est devenu courant d'opposer la périurbanisation à la métropolisation pour bien différencier ce qui relèverait de choix purement résidentiels de ce qui participerait des évolutions de la sphère économique<sup>7</sup>.

---

<sup>5</sup>Nous renvoyons ici aux travaux, pionniers pour certains, de Nicole Haumont (2001) ; Marie-Geneviève Dezès, Antoine Haumont, Nicole Haumont, Henri Raymond (1966).

<sup>6</sup> La notion de territoire que nous mobilisons dans cette recherche peut être politique, économique ou géographique, notamment lorsque nous contextualisons les terrains étudiés. Néanmoins, d'un point de vue méthodologique, nous l'associons à une définition anthropologique du territoire, tel que M. Augé peut le définir comme espace relationnel, identitaire et historique. Nous y intégrons aussi les notions d'échanges et de mobilités à la manière d'A. Tarrus ou d'A. Boubeker lorsqu'il écrit que « *Le territoire ne se suffit pas à lui-même; il ne vaut que s'il met en relation, s'il renvoie à d'autres lieux. Par le biais d'une offre technique, il s'agit toujours de mettre en mouvement; faire circuler des personnes ou des biens matériels ou symboliques. Dans cette perspective, le territoire n'apparaît plus comme un simple gisement de ressources, mais comme une base de sélection ou de construction de celle-ci; ses enjeux de développement nécessitent des métiers et des qualifications sociales comme techniques et conditions d'accès à des rôles professionnels et sociaux; des compétences communicatives qui mobilisent un milieu, pour créer, mobiliser et réguler des solidarités spatiales et locales* », in Boubeker, A., *paraboles de la médiation*, 2000.

<sup>7</sup>L'auteur précise: « *Comme l'indique le récent rapport (décembre 2013) du Certu réunissant de nombreux experts et intitulé « Le processus de métropolisation et l'urbain de demain », il faut éviter « toute forme de*

Or, en phase notamment avec l'évolution des modes de production, de consommation et distribution (Veltz 1996 ; Castells 1996 ; Martin, Veltz, Savy 1993), les espaces périurbains sont les lieux d'installation de nombreuses activités économiques qui nécessitent pour leurs implantations des surfaces importantes et leur inscription dans des réseaux d'acteurs locaux et bien plus larges, jusqu'aux échelles mondiales.

C'est en partant de l'analyse de l'implantation de la plateforme multimodale de transport et de services Delta 3, située à Dourges (62) à proximité d'Hénin-Beaumont, que nous sommes entrés sur ce terrain Hautfrançais. C'est en appréhendant en 2012 la plateforme Delta3 que nous avons retrouvé des dynamiques socio-spatiales complexes de manière assez inattendue. En effet, dans le cadre d'une recherche précédente sur les effets paysagés des infrastructures de transport terrestre nous nous sommes rendu compte que d'une part, ces effets dépassaient largement le lieu d'implantation des infrastructures elles-mêmes, mais, d'autre part, que ces aménagements liés à l'économie participaient plus en profondeur à la dynamique territoriale périurbaine locale, tout en reliant également les villes secondaires de leur implantation à des dynamiques métropolitaines, mais aussi à l'économie mondialisée. Trois échelles étaient donc imbriquées:

➔ locale/communale/intercommunale, locale/métropolitaine/régionale, locale/mondiale.

Comment ces aménagements liés à l'économie participent de l'aménagement et de la structuration des territoires périurbains ? Dans quelles limites, jusqu'où ? Comment vont-ils jusqu'à participer de l'évolution du statut de villes secondaires comme Hénin-Beaumont ou dans le cas Coréen, Incheon ? Comment participent-ils plus globalement des processus de définitions de modes de vie qui seraient spécifiques de ces villes « secondaires » du périurbain ?

---

*confusion entre la métropolisation et la périurbanisation, deux processus pas nécessairement corrélés » (p.23). La métropolisation renvoyant à des « mutations socio-économiques en liaison avec la mondialisation » alors que la périurbanisation serait « une des formes contemporaines de l'urbain métropolitain ».*

## À propos de « l'activité logistique » dans les zones périurbaines

Les transformations profondes des modes de productions et de consommations concentrent aujourd'hui la concurrence économique sur les chaînes logistiques autant qu'entre les différentes unités de production, elles-mêmes dispersées à l'échelle mondiale. La logistique constitue un vecteur important de mondialisation et elle joue un rôle essentiel dans la spatialisation des marchés.

Dans le même temps pourtant, le développement de l'économie numérique semble porter avec lui le mythe de la déterritorialisation des échanges mondialisés. En effet, la commande d'un produit par un individu seul derrière un ordinateur<sup>8</sup> ne renvoie pas directement à l'idée d'un aménagement bâti et donc pérenne, ou à des aménagements urbains en général. La commande en ligne renvoie plutôt à l'idée d'espaces diffus situés en un lointain ailleurs indéterminé, mais souvent asiatique, région de la production des objets de consommation. Entre les deux interviennent pourtant les circulations des hommes et des marchandises, structurées en réseaux logistiques de distribution, jouant de dispositifs techniques et des moyens de transport. Ces pratiques entre terre, ciel et mer sont territorialisées dans la circulation des marchandises<sup>9</sup>, mais elles sont également « ancrées » spatialement lors de deux arrêts de ces mobilités : le stockage des marchandises qui donne lieu à l'aménagement d'infrastructures, hangars, entrepôts. Les transitions modales, du bateau au camion ou au train notamment, du cargo à la péniche également, qui se situent eux aussi en des espaces aménagés pour le long terme : ports, plateformes, aéroports, gares pour les principaux.

Entendue comme un processus de conception et de gestion de la chaîne d'approvisionnement dans le sens le plus large, la logistique devient un enjeu capital des sociétés modernes. La logistique comprend la fourniture de matières premières nécessaires à la fabrication, en

---

<sup>8</sup>Par le moyen notamment de la multinationale de vente en ligne Amazon « propulsée à l'avant-scène de l'économie numérique, aux côtés d'Apple, Google et Facebook]... [et qui propose au consommateur d'acheter en quelques clics et de se faire livrer sous quarante-huit heures un balai-brosse, les œuvres de Marcel Proust ou un motoculteur. » De Jean-Baptiste Malet, « Amazon l'envers de l'écran », *Le Monde diplomatique*, novembre 2013.

<sup>9</sup>Les travaux d'Alain Tarrius montrent comment les mobilités et leurs réseaux travaillent l'espace, s'y inscrivent, le qualifient, le constituant en ressources et en territoire. Voir notamment, Alain Tarrius : « Les fourmis d'Europe », Paris, L'Harmattan, 1992 ; et « Expérience pour une anthropologie du mouvement : d'une sociologie des transports à une anthropologie de la mobilité spatiale », Caen, *Paradigme*, 1989.

passant par la gestion des matériaux sur le lieu de fabrication, la livraison aux entrepôts et aux centres de distribution, le tri, la manutention et la distribution finale au lieu de consommation. Ainsi définie, la logistique est une activité vitale pour toutes les entreprises industrielles ou commerciales, mais également pour l’approvisionnement des populations.

Les infrastructures logistiques renvoient donc à la fois aux équipements de transport de marchandises, aux informations nécessaires les besoins des entreprises à la coordination des échanges, mais également aux services en phase avec les besoins des entreprises. Dans ce contexte, la nécessaire maîtrise de la gestion des flux s’appuie sur le développement et l’implantation de plateformes logistiques. Ces infrastructures, nous les définissons avec Michel Savy comme « *un espace d’activités spécialisées dans la logistique et les activités liées, comme un site aménagé, c’est-à-dire un équipement comprenant ses installations propres et ses branchements sur les réseaux d’infrastructures qui le desservent* »<sup>10</sup>.

Si une importante littérature existe sur l’analyse des liens entre infrastructures de transport et territoire, les espaces de la logistique et le volet « marchandises » des transports restent pourtant peu pensés et analysés par les sciences humaines.

De nombreux travaux en géographie et en économie se focalisent sur la relation entre dotation infrastructurelle et augmentation de la valeur ajoutée du territoire régional (Aschauer, 1989 ; Munnell, 1992). Ces approches mettent en avant l’importance du réseau de transport comme facteur de développement (Offner, Pumain, 1996). Pour des approches plus historiques<sup>11</sup>, les réseaux d’infrastructures permettent de mettre en exergue la complexité de l’histoire urbaine. La question de la nature des liens entre transport et développement économique y est ressaisie par de nombreux travaux (Offner, 1993, Bonnafous et Plassard 1974, Plassard 1977, Mannone 1995). Ces travaux s’attachent à remettre en cause la structuration du développement économique par la dotation en infrastructure<sup>12</sup>. Notons également l’existence de travaux sur la logistique développés par les sciences de gestion sous l’angle opérationnel des méthodes et processus logistiques.

---

<sup>10</sup>Michel Savy. « Les plateformes logistiques », *Logistiques Magazine*, numéro spécial « 20 ans de logistique », octobre 2005.

<sup>11</sup>Jack Le Goff. « Marchands et banquiers du Moyen Âge ». *Que sais-je* n° 699, PUF, Paris, 1972.

<sup>12</sup>De ce point de vue, il s’agit de mettre en avant les notions de potentialités, de « permissivité », de « congruence » alors préférées à celles d’« effets ».

En fait, à l'exception de quelques publications en géographie et en aménagement parmi lesquelles Cidell (2010, 2011), Hesse (2004, 2007), Hesse et Rodrigue (2004, 2006), Wagner (2010), peu de travaux s'intéressent à la logistique sous l'angle spatial ou interrogent les répercussions du secteur en matière d'aménagement et de développement territorial. Et encore moins de travaux ne l'observent par le prisme du paysage. La problématique s'avère récente et commence à se développer en France avec les travaux notamment de Joignaux (2008), Paché (2006), Raimbault et coll. (2010), Savy (1993, 2006).

Si des efforts ont été réalisés ces dernières années pour saisir les rapports paysagers et sensibles des populations à de grands équipements dits structurants, nous constatons le faible intérêt des sciences sociales<sup>13</sup> pour les questions que pose le développement et l'implantation de sites dédiés à la logistique.

Plusieurs raisons peuvent expliquer le manque de questionnement porté aux enjeux spatiaux et paysagers de la logistique. Parmi celles-ci, joue certainement leur caractère inédit et la rapidité du développement de leurs aménagements, dont l'effet catalyseur sur les territoires reste souvent sous-évalué par manque de données. Plus encore, l'opacité et la dimension privée des chaînes d'intervenants dans les projets d'aménagement de sites dédiés au transport et au stockage de marchandise est à prendre en compte. En effet, Masson Sophie et Petiot Romain expliquent l'intérêt tardif des champs disciplinaires pour ces questions « *par le développement relativement récent de la logistique comme fonction pivot de l'organisation productive, par le manque de données statistiques consolidées sur la géographie des unités logistiques et, certainement aussi, par le fait que, contrairement aux infrastructures de transport, les implantations de plates-formes logistiques s'inscrivent davantage dans des stratégies privées.* »<sup>14</sup>.

---

<sup>13</sup>Comme nous avons pu aussi le constater lors de notre participation au colloque « Paysage des franges urbaines, décrire, habiter, gouverner » qui s'est tenu à Narbonne du 05 novembre 2014 au 07 novembre 2014 et dont l'objectif était d'interroger les espaces de franges urbaines européennes.

<sup>14</sup>Sophie Masson, Romain Petiot. « Logistique et territoire ? Multiplicité des interactions et forces de régulation ». *Géographie, économie, société*, 2013/4 Vol. 15, p. 385-412.

Si la chaîne des intervenants dans la création et l'implantation de sites logistiques met en relation un nombre important d'opérateurs privés (promoteurs en logistique, prestataires, investisseurs, chargeurs), les stratégies logistiques des industriels, des distributeurs ou de leurs prestataires se construisent au niveau national, voire européen. Les choix d'implantation qui en résultent s'inscrivent dans des logiques économiques et commerciales qui dépassent souvent les territoires régionaux<sup>15</sup>. La réponse apportée par ces opérateurs soucieux d'atteindre les meilleures performances et niveaux de rentabilité peut ne pas être toujours optimale pour la collectivité. Alors que les finalités annoncées des projets d'implantation d'infrastructures logistiques sont généralement le développement économique local, Michel Savy souligne que le développement des plates-formes et des activités logistiques procède d'un arbitrage politique de la part des élus entre, d'une part, la croissance des activités économiques et, d'autre part, la concentration des flux de transport avec les nuisances de congestion, de bruit, de pollution. Nous nous trouvons bien ici au cœur de la « *contradiction qui traverse les politiques publiques entre d'un côté le souci d'accroître la compétitivité des territoires irrigués par les ITT et de l'autre, l'attention nécessaire à porter aux principales atteintes à l'environnement* »<sup>16</sup>. Et il est à noter qu'entre ces deux pôles économiques et environnementaux d'autres aspects de la vie sociale sont totalement négligés.

Au croisement de ces constats, le développement de l'activité logistique, au premier rang duquel les plateformes de transbordement et de stockage, rend nécessaire une réflexion sur les portions d'espace concernées, souvent impensées dans les travaux sur l'urbain. Malgré leur faible visibilité, nous postulerons leur rôle non négligeable dans le façonnement de nos villes, à grande échelle, en profondeur<sup>17</sup>.

---

<sup>15</sup> Dominique Becker (prés.). « Le Développement des implantations logistiques en France et ses enjeux pour les politiques d'aménagement ». Conseil général des ponts et chaussées, Ministère de l'Équipement, mars 2003.

<sup>16</sup> Bruno Villalba. « Les infrastructures de transport terrestres et la recherche : des impacts aux interactions », in Infrastructure de transports terrestres, écosystème et paysages des liaisons dangereuses, sous la direction d'Yves Luginbühl. La documentation française, 2013.

<sup>17</sup> Comme le notent Charles Goldblum et Manuelle Franck : « *L'intégration sélective et hiérarchisée des territoires urbains à l'économie mondiale produit de nouvelles échelles de l'urbain allant de la ville à la région urbaine, de nouvelles formes, d'échelle urbaine, et de nouvelles configurations polycentriques, d'échelle régionale.* » In Charles Goldblum, Manuelle Franck, « Les villes aux marges de la métropolisation en Asie du sud-est », *L'Espace géographique*, 2007.

Si au départ notre approche se limitait à la Communauté d'Agglomération d'Hénin-Carvin (CACH), des opportunités liées au développement de liens scientifiques avec l'Université Kyunghee de Séoul et l'Université de Kyunghee<sup>18</sup> nous ont conduits à élargir notre terrain à la métropole de Séoul, la zone aéroportuaire d'Incheon, jusqu'à un autre quartier d'Incheon qui a pour nom Songdo.

Les statuts du « terrain lillois » et du « terrain coréen » sont néanmoins bien différents dans notre travail. L'éloignement et les difficultés d'accès à Séoul/Incheon n'ont pas permis de nous y investir de manière similaire à celui de Lille, ni de recueillir des données aussi importantes dans les deux cas. Les données d'investigation recueillies sur le territoire coréen nous serviront donc ici simplement pour la mise en perspective de nos résultats sur Lille, même si disons-le dès maintenant, les aménagements liés à la logistique et au transport des marchandises apparaissent intervenir pour Séoul/Incheon de manière tout aussi puissante dans les dynamiques urbaines. Des spécificités apparaissent néanmoins dans les deux cas.

### *Une approche des situations ordinaires de l'aménagement des métropoles*

Nous proposons au départ de cette recherche de nous focaliser sur deux infrastructures de transports situées *aux frontières* de deux métropoles :

- La plateforme multimodale Delta 3 au sud de Lille à une trentaine de kilomètres, dans la communauté d'agglomération de Hénin-Carvin (CAHC) : routes, rails, voies navigables.
- Les espaces de logistique multimodaux de l'aéroport de Séoul, à Incheon, autour de l'aéroport, également à 30-40 km à l'ouest du centre-ville, dans la baie du fleuve Han : avions, routes, rails, voies navigables.

---

<sup>18</sup> Un premier terrain exploratoire effectué en novembre 2012 fonde notre propos initial sur la région de Séoul. Le Professeur Shin-Eui Park de Kyunghee University fut alors notre interlocuteur participa pour une part importe à notre terrain en 2015.

Que ce soit à Lille ou à Séoul, la trame de notre problématisation part du même constat paradoxal effectué sur les deux terrains. Il semble en effet, que ces espaces, bien que « gigantesques et spectaculaires », « passent inaperçus » et « ne font pas polémique ». Par exemple, l'arrivée récente des entrepôts de 100 000 m<sup>2</sup> de l'entreprise *Amazon* sur notre terrain lillois suscite bien une médiatisation en termes d'économie et d'emplois, mais pas en termes de problématique d'aménagement, de nuisances ou autres. Non loin de là, la plateforme multimodale Delta 3 s'étend sur près de 400 000 m<sup>2</sup> et n'a jamais suscité de mise en publicité outragée. Il ne s'agit là que des entrepôts, l'infrastructure globale fait au total plus de 2 km<sup>2</sup>. Les dimensions de l'infrastructure à Séoul sont encore plus importantes, près de 8 kilomètres carrés intègrent l'aéroport et la zone logistique sur l'île d'Incheon-Yeongjongdo où sont situés les entrepôts d'entreprises comme Hyundai, Samsung, etc.... Pourtant, comme sur le territoire de la CAHC, elles ne suscitent que peu de manifestations<sup>19</sup>.

De plus, dans les deux cas, les infrastructures de multimodalité et de stockage sont connectées aux réseaux de transports : autoroutes, réseaux ferrés et gares, voies navigables, ports, aéroports, etc. C'est aussi par ces réseaux « mobilitaires » que les infrastructures logistiques se territorialisent à l'échelle de la métropole. Les territoires de la mobilité qui se dessinent alors ne laissent pas d'interroger l'évolution des usages et des représentations de l'espace métropolitains. Néanmoins, au regard de ces contraintes (des opportunités aussi pour de nouveaux usages), nulle « levée de boucliers ».

Au départ, nous voulions donc « penser l'impensé » du domaine et des espaces de la logistique. Dans les deux cas de cette recherche, il s'agissait d'analyser leur capacité « à ne pas faire polémique et à passer inaperçu », tout en étant des éléments essentiels des dynamiques territoriales périurbaines selon notre hypothèse.

---

<sup>19</sup>Voir Goldblum, C. et Franck, M., « Les villes aux marges de la métropolisation en Asie du Sud-Est », *L'Espace géographique*, 2007.

➔ Selon une double problématisation, nous nous situons à la fois :

- Dans un questionnement des processus de production des espaces de la logistique : leurs acteurs, leur développement, leurs processus d'insertion et leur dialogue avec le territoire métropolitain plus large.
- Dans un questionnement des processus de production des représentations et des usages métropolitains liés à ces espaces de la logistique.

La définition de situations ordinaire de l'aménagement renvoie notamment aux travaux de Daniel Cefaï<sup>20</sup> et à un retournement de ce qu'il définit pour sa part comme des processus de construction de situations problématiques. Si les deux cas que nous analysons sont ordinaires ou non problématiques, cela ne signifie pas que leur histoire ne comporte pas de conflits, de concurrences et d'enjeux. Néanmoins, il convient de noter que contrairement à d'autres objets, comme les éoliennes, les lignes à haute tension ou encore l'aéroport de Notre Dame des Landes par exemple, l'aménagement des espaces logistiques ne cristallise pas une opposition fortement conflictuelle et argumentée dans un débat public<sup>21</sup>. Ces espaces, succession de *parallélépipèdes* linéaires, engrillagés et vidéosurveillés, ne deviennent pas un « problème public »<sup>22</sup>. Ils suscitent peu d'argumentation sur les nuisances environnementales, sur les segmentations et les nouvelles frontières infranchissables qu'ils engendrent.

Il est remarquable que pour les citoyens que nous rencontrons sur le territoire d'implantation de la plateforme multimodale Delta 3, la CAHC, cette infrastructure de 2 km<sup>2</sup> ne suscite qu'une retenue quasi indifférente, même chez les élus. Pour le dire autrement, ces aménagements ne suscitent pas de *trouble* au sens de John Dewey<sup>23</sup>. À l'inverse, il semblerait

---

<sup>20</sup> Voir Cefaï, D., « Public, socialisation et politisation : Mead et Dewey », in Cukier A., Debray E. « *La théorie sociale de George Herbert Mead* », Paris, La Découverte, 2013.

<sup>21</sup> Cefaï, D., *ibid.*

<sup>22</sup> « Une situation est réfléchie comme problématique lorsqu'elle organise l'activité collective de ses participants, alors qu'ils s'efforcent d'en déterminer, en vue de les maîtriser, les conditions de son advenue, les phases de son déroulement et les conséquences qui s'ensuivent. L'activité collective qui se forme autour d'une situation problématique a été analysée, dès lors qu'elle engage des personnes qui ne sont pas directement concernées, en termes de constitution d'un public autour d'un problème public. » Cefaï *ibid.*

<sup>23</sup> Voir, Dewey, J., « *Logique : Théorie de l'enquête* » (1938), Paris, PUF; Dewey, J., *Le public et ses problèmes*, publications de l'université de Pau. Farrago/ Éditions Léo Scheer, 2003 1993.

plutôt que, lorsqu'ils apparaissent sur la scène publique, ces aménagements génèrent une adhésion large notamment, sur la base de l'intérêt économique et de la logique de l'emploi « à tout prix ».

### *Aménagements ordinaires et ville(s) ordinaire(s) : interroger les bordures des métropoles*

S'il s'agit d'appréhender le processus d'émergence des espaces logistiques par rapport aux enjeux et à l'apparition de pratiques mondialisées, il convient simultanément de proposer une lecture des interactions de ces espaces avec la métropole et les villes secondaires qui la composent également. Ordinaires par le processus de leur aménagement, les zones logistiques sont aussi en lien avec la ville ordinaire, en l'occurrence, les localités d'Hénin-Beaumont et d'Incheon. Ces deux localités partagent une situation aux extrêmes limites de chaque métropole. À propos d'Incheon, comme le décrivent Charles Goldblum et Manuelle Franck au sujet des villes asiatiques de second rang, ce type de ville se situe également « *dans les interstices des espaces forgés par la mondialisation, elles participent à la densification du maillage de l'Asie par un semi de villes fortement internationalisées, acquérant les fonctions internationales qu'elles ne pouvaient avoir à l'échelle nationale.* »<sup>24</sup>

Relais des grandes métropoles, ces territoires en sont-ils internes ou externes ? Comment les qualifier ? Cette situation construit-elle un rôle particulier dans la métropole ? Par les caractéristiques socio-économiques de leur population, ces espaces ressembleraient peut-être à ce que l'on appelait *les faubourgs* : c'est-à-dire l'endroit où se retrouvent « tous ceux qui ne peuvent pas se payer la ville »<sup>25</sup>. Cependant, par leur morphologie spatiale et la territorialisation de l'économie qui s'y développe, celle de la logistique et des transports notamment, ces territoires sont au contraire bien différents des anciens faubourgs, ne serait-ce

---

<sup>24</sup>Goldblum Charles et Franck Manuelle, *op.cit.*

<sup>25</sup> Voir le texte, *Du Faubourg à la ville*, séminaire Plan Urbain, juin 1996. Sans nous étendre ici, notre travail exploratoire montre des territoires au taux de chômage supérieur aux deux moyennes nationales, une population à très faible revenu, mais également des phénomènes de mobilités et l'accueil des populations les plus pauvres venant des villes centres des métropoles. À l'échelle métropolitaine, c'est là en effet que les loyers et les prix du foncier sont parmi les plus bas.

que par leur échelle et les dispositifs techniques qui s’y trouvent, loin de la petite industrie et de l’artisanat<sup>26</sup>.

Reprenant à notre compte les questionnements les termes de l’appel d’offres « Villes ordinaires », nous ne considérons pas les espaces logistiques comme de simples juxtapositions à la ville centre. Il s’agissait bien d’appréhender comment ils s’articulent au territoire dans son ensemble. Dans cette perspective, quelles nouvelles configurations structurelles et formelles sont produites entre la métropole et le monde ? Les processus étudiés participent-ils d’une forme d’effacement de la différence ville-campagne plutôt que celles fondées sur l’opposition centre-périphérie « *reflet d’une géographie économique où les spécialisations industrielles sont largement déterminées par la distance par rapport au « centre »* », comme le soulignent Mario Polèse et Richard Shearmur dans leur analyse de la stabilité des modèles de localisation industrielle au Canada<sup>27</sup>? Indirectement, les zones logistiques participent-elles des processus de sélection et de ségrégation résidentielle ?

Sur ce dernier point et sur la question des nouvelles configurations qu’ils produiraient, nous prêtons attention au processus d’intégration à la métropole de ces villes ordinaires. Nous l’avons dit, il y a une incertitude quant à l’appartenance de la communauté d’agglomération d’Henin Carvin à Lille et d’Incheon à Séoul. Administrativement elles sont en dehors, mais nous pouvons déjà pointer des mobilités résidentielles des populations les plus pauvres de l’agglomération lilloise vers la CAHC comme à Incheon.

### ***Espaces logistiques, production des métropoles et espaces de la mondialisation***

Selon notre hypothèse introductive, il ne s’agit pas d’étudier ces espaces et les pratiques qui

---

<sup>26</sup> H. Hatzfel, M. Hatzfeld, N. Ringart, « Ville et Emploi: Interstices Urbains et nouvelles formes d’emploi », Plan Urbain, juin 1997.

<sup>27</sup>M. Polèse ; R. Shearmur, « La stabilité des modèles de localisation industrielle. Une analyse pour soixante et onze secteurs d’activité économique », Canada 1971-2001, *Revue d’Économie Régionale & Urbaine*, pages 677 à 706, 2007.

s'y développent uniquement en tant que tels et pour ce qu'ils sont, mais dans leurs relations à la métropole et au monde et d'analyser comment ils contribuent au fonctionnement de l'urbain dans son ensemble. Dans un cas comme dans l'autre, il s'agit de pointer des dynamiques urbaines fondées sur la notion de *dispositifs en agrégats d'activités*. En lien avec une dynamique métropolitaine structurée par la ville centre (Lille et Séoul), ces portions d'espace évolueraient ainsi selon un mode propre fondé sur l'affirmation d'un nombre d'activités économiques limitées faisant dispositif.

Alors que nous focalisons notre attention sur un site d'exploitation logistique Delta 3 à Hénon-Carvin, nous avons rapidement compris la nécessité d'élargir notre regard en essayant de comprendre comment ce site avait pu apparaître en cet endroit de la métropole lilloise précisément et pas ailleurs. Pour comprendre en profondeur la spécificité de cette région du périurbain, l'élargissement de la focale nous engageait à prendre en considération des aménagements et des usages de l'espace spécifiques plus large. Comme nous le montrons dans les développements de notre rapport, différents facteurs ou variables interviennent dans un processus territorial : opportunités circulatoires, lien à l'économie mondialisée, précarité socio-économique et histoire des rapports sociaux avec la ville de Lille permettaient de comprendre cette émergence selon un processus complexe.

De ce point de vue, comme le note déjà Yves Grafmeyer dès les années 1990, « *les lieux peuvent servir de support* », ils apparaissent aussi comme « *des opérateurs plus ou moins efficaces pour entretenir la cohérence et la cohésion d'un groupe*. La cohérence, poursuit-il : « *connote plutôt la similitude des situations et pratiques ; la cohésion, les diverses formes de solidarité et la référence à un même ensemble de valeurs et de norme*<sup>28</sup> ». Il nous fallait notamment dans les deux cas appréhender les effets de segmentation d'usage et de mobilité induits par les aménagements, qui le plus souvent découpent les espaces, les privatise sur une logique de mobilité économique restant à qualifier. Pour la majorité des acteurs concernés, comme nous allons le voir, la construction de la plateforme Delta 3 et de ses futures extensions répond principalement à une attente économique, mais au-delà qu'en est-il ?

---

<sup>28</sup>Grafmeyer, Y., « Sociologie urbaine », Nathan Université, coll. « Sociologie 128 », Paris, 1994.

De plus, les espaces concernés ne sont pas neutres et sont tous deux en reconversion d'activité profonde. D'un côté, ils recouvraient il y a peu les espaces miniers, de l'autre une activité de pêche côtière et de pêche à pied. Comment ces espaces participent-ils de la requalification et des usages de zones importantes des deux métropoles ? En quoi peuvent-ils devenir des éléments de nouvelles cohérences et de cohésion des groupes de populations locales ?

Ainsi, il ne s'agit pas ici de considérer le périurbain comme un ensemble homogène, mais de repérer des dynamiques propres à certaines parties de territoires qui le composent. Les deux terrains de cette recherche, en France et en Corée sont à délimiter comme situés à 30-40km, d'une ville centre, respectivement Lille et Séoul. Plus précisément, le périurbain pris en compte ici est, en France, une partie du bassin minier, situé sur les communautés d'agglomération d'Hénin-Carvin, du Douaisis ; et en Corée du Sud, il s'agit au sud de Séoul, une portion de la ville d'Inchéon, celle de Song-Do<sup>29</sup>.

Pour Lille/Hénin-Carvin, le dispositif structurant serait composé d'activités logistiques (acheminement, stockage, distribution), et d'activités commerciales (de la grande distribution). Pour Séoul/Song-Do, le dispositif structurant serait composé d'activités liées aux nouvelles technologies (SmartCity), et de BTP/Immobilier environnementaliste (Traitement architectural et paysagé).

Par le terme de structurant, nous entendons que ces activités sont majeures dans la structuration des dynamiques par les aménagements qu'elles génèrent pour les deux régions considérées, en termes d'organisation et de morphologie des espaces et des paysages, mais également en termes d'opportunités et de contraintes d'usages de ces espaces périurbains, générateur d'un « mode de vie » spécifique pour les personnes qui y résident.

---

<sup>29</sup> La portion de la ville d'Incheon prise en compte n'est pas celle que nous avons indiquée dans notre projet de recherche initial. Au départ nos investigations ce sont portées sur la zone aéroportuaire seulement, situé sur l'île d'Incheon, mais nos investigations nous ont conduit à rapprocher le terrain de Lille de celui d'une autre partie d'Incheon, Song-Do, parce que les dynamiques urbaines y sont du point de vue de la présente analyse tout à fait comparable à celle de l'agglomération lilloise. Les distances des centres de chaque ville à ces zones périurbaines, sont de 30-40km

## Fondements méthodologiques de la démarche de recherche

*« Lorsque nous abordons un groupe, un collectif, une communauté, ce sont les interactions et les interdépendances qui les lient aux autres qui font aux mieux sens pour nous : il est des démarches de recherche, à tel point respectueuses de la singularité culturelle des formations sociales, qu'elles les enferment sur elles-mêmes, rabattent leurs lisières dans le centre, effaçant ainsi toutes les porosités, les adhérences des uns aux autres. » TARRIUS A., 1997.*

### Une démarche de recherche qualitative

La démarche méthodologique mobilisée se situe dans la tradition de l'anthropologie sociale et culturelle anglo-saxonne des méthodes qualitatives en sociologie telles qu'elles ont été introduites par ce que l'on a appelé l'école de Chicago<sup>30</sup>. L'objectif est de s'approcher au plus près des « situations naturelles des sujets »<sup>31</sup> afin de produire des connaissances *in situ*, contextualisées, permettant de rendre compte du « point de vue de l'acteur », des représentations ordinaires, des pratiques usuelles et de leurs significations autochtones.

Ainsi, l'ethnographie se différencie des autres outils qualitatifs par une mise en exergue de la nécessaire participation, voire de l'immersion, du chercheur dans le phénomène qu'il cherche à comprendre. Cette spécificité ethnographique pose la question, d'une part, de l'entrée du chercheur dans l'univers socioculturel qu'il tente de saisir, mais également, des biais et de la valeur ajoutée que cette participation personnelle engendre. Comme le dit Anne Christine

---

<sup>30</sup>Voir Yves Grafmeyer et Isaac Joseph, « L'École de Chicago, Naissance de l'écologie urbaine », Ed. Flammarion, 2009. Entre 1910 et 1935, les sociologues de l'Université de Chicago vont à travers l'étude de la ville, de l'immigration et de la déviance, forger un des courants les plus influents de la sociologie américaine et promouvoir une conception de la recherche induisant des techniques particulières sur le terrain, regroupées sous l'expression de « sociologie qualitative ».

<sup>31</sup>Jean-Pierre Olivier de Sardan, « La politique du terrain », *Enquête*, 1995.

Trémon en commentant l'ouvrage de Daniel Cefaï, « *l'ethnographie pragmatique dans laquelle nous nous situons refuse l'opposition entre descriptions subjectives et actions objectives, et cherche à ressaisir « la dimension incarnée, pratique et située des activités en train de se faire »* »<sup>32</sup>. Cette perspective vaut également lorsqu'il s'agit de resituer l'objet de l'enquête dans des processus spatiaux et temporels plus larges.

Dans notre approche, nous ne donnons pas d'exclusivité *a priori* aux acteurs légitimes de l'aménagement urbain, mais nous procédons à une mise à plat de la pluralité des acteurs et de leurs logiques, ainsi que des interactions qu'ils entretiennent entre concurrences, conflits, tensions, coopérations, accommodations, voire indifférence, ignorance, évitement. En l'occurrence, autour de Delta 3 d'abord puis en élargissant à Amazon et aux centres commerciaux ensuite, il s'agissait de caractériser les processus de mise en œuvre d'un projet de reconquête économique et environnementale du territoire par l'identification de ses acteurs, ses échelles de déploiement et ses origines temporelles plus ou moins lointaines.

Les données proviennent de 10 campagnes d'investigations de terrain réalisées entre 2012 et 2015 visant à couvrir le territoire des 14 communes de la CAHC. Chaque campagne de terrain mobilisait deux chercheurs à plein temps durant 2 à 5 jours. Ces campagnes de terrain ne se limitaient pas à la passation d'entretiens. Leur objectif principal visait à aller au plus près des réalités quotidiennes ou plus exceptionnelles du territoire : arpenter non-stop le territoire, d'un entretien à l'autre, d'un site ou d'une visite à l'autre, d'un imprévu à un intérêt soudain. Au-delà de la liste de la cinquantaine d'entretiens formels qui ont fait l'objet d'un travail d'analyse approfondie, cet arpentage consistait également à de multiples rencontres, discussions en des lieux aussi nombreux qu'imprévus, plusieurs dizaines : agents de sécurité des supermarchés, vendeurs, artisans, jogger, promeneurs, habitants dans leur jardin, hôtesse de caisse, réception d'hôtel, barman, agent immobilier, routiers, agent de quai, étudiants, clients de café, jeunes gens et retraités, etc. D'autre part, suivant les réseaux d'acteurs et leurs logiques, plusieurs campagnes de terrain « délocalisées » et complémentaires ont été réalisées

---

<sup>32</sup>Daniel Cefaï (dir.), « L'engagement ethnographique », Paris, Éditions de l'EHESS, 2010.

afin d'enrichir nos questionnements et de nous permettre une meilleure appréhension des échelles de déploiement des processus observés.

Comme nous le précisons dans la troisième partie du rapport, notre présence sur le territoire de l'Aire Métropolitaine de Séoul a été bien moins importante. Selon une même méthodologie anthropologique, un premier travail d'investigation de terrain effectué en 2012 nous a permis de nous appuyer sur un réseau local de chercheurs ; chercheurs qui ont facilité notre introduction auprès d'un certain nombre de personnes que nous identifions en lien avec notre approche. Un travail d'investigation de terrain de plus d'un mois, réalisé durant l'été 2015, nous a permis d'apporter des éléments de comparaison. La partie séoulite de notre travail est donc à considérer comme un travail de *comparaison limitée*, nécessairement incomplet à même de créer surtout des mises en perspective à enrichir. Un terrain de mise en perspective qui ne relève pas d'une analyse comparative systématique bien que notre regard ait été orienté par notre terrain lillois.



Illustration 1: Les catégories d'acteurs interrogés sur le territoire français CAHC-Lille

L'articulation entre la production et l'analyse de données accumulées s'effectue selon un principe d'itération caractéristique de la recherche qualitative. Il fait référence à l'imprévisibilité de la dynamique de l'enquête qui suscite son propre cheminement, un va-et-vient constant entre problématique et données, interprétation et résultats. La production de

données modifiant la problématique qui modifie la production de données qui modifie à son tour la problématique. L'étape de production des données fonctionne ainsi comme « *une restructuration incessante de la problématique au contact de celles-ci, et comme un réaménagement permanent du cadre interprétatif au fur et à mesure que les éléments empiriques s'accumulent*<sup>33</sup> ».

Ce cheminement nous conduit *in fine* à envisager la production d'un modèle d'interprétation théorique via un principe de « montée en généralité », terme utilisé par les sociologues pour désigner le passage à une certaine forme de théorisation. Considérant que « *le cas examiné peut nous montrer comment les choses se présente pour un nombre de cas bien plus grand* »<sup>34</sup>, l'analyse des interactions territoriales des activités logistiques nous conduit ainsi, via la notion de dispositif, à théoriser le périurbain comme centralité de l'économie mondialisée et des dynamiques territoriales métropolitaines. Il s'agit d'envisager le site de l'enquête non pas comme une *localité* en communication avec un système global, mais comme une *localisation* ethnographique permettant l'étude du système : une ethnographie *dans* le système-monde, mais aussi *du* système-monde<sup>35</sup>.

Enfin, si les notions de représentativité et d'exhaustivité ne sont pas au cœur de notre démarche socio-anthropologique, nous fondons le caractère scientifique de notre analyse sur le « principe de saturation » propre aux sciences sociales<sup>36</sup>. C'est-à-dire une observation des faits jusqu'à stabilisation de leur redondance, doublée de la répétition systématique des faits et des discours observés. Le point de saturation est atteint lorsque le chercheur s'est efforcé de

---

<sup>33</sup>Jean-Pierre Olivier de Sardan, *op.cit.*

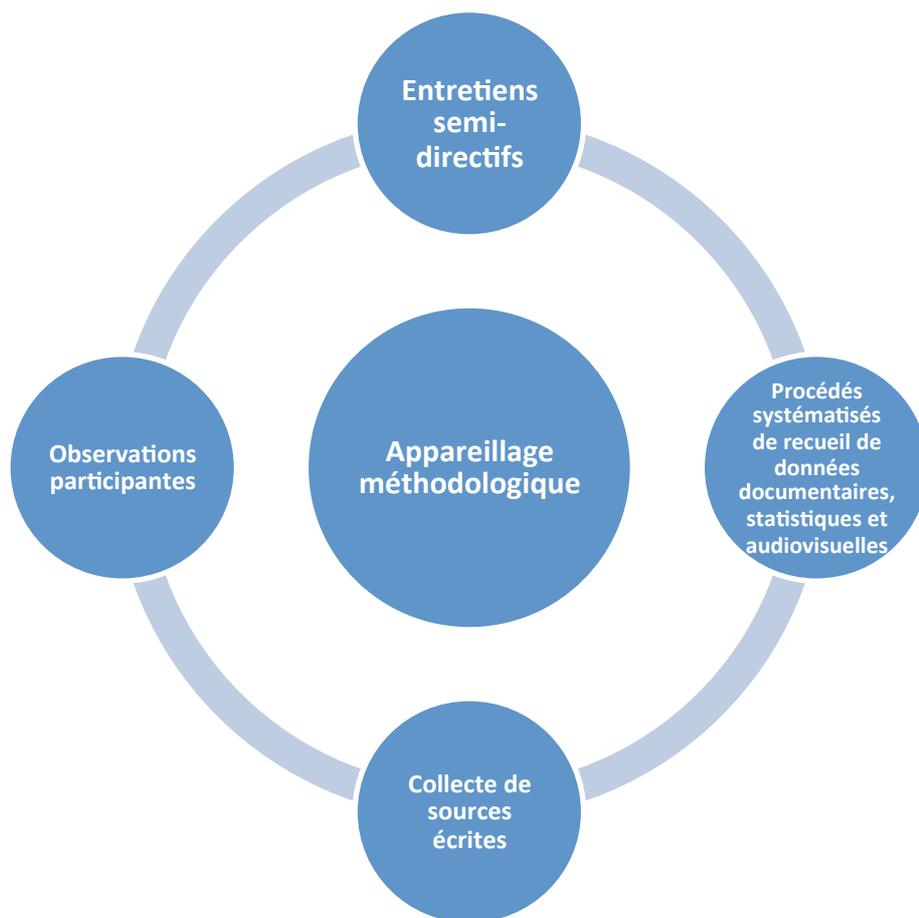
<sup>34</sup>Christophe Brochier, « Comprendre et pratiquer la sociologie », Armand Colin, 2015.

<sup>35</sup>Pour cela, Marcus suggère de « littéralement suivre » la circulation des « individus », « objets », « métaphores », « intrigues », « vies », « conflits » entre plusieurs sites.

<sup>36</sup>Voire les travaux de Colette Pétonnet et l'article d'Yves Delaporte. « D'un terrain l'autre. Réflexions sur l'observation participante. Ferveurs contemporaines. Textes d'anthropologie urbaine offerts à Jacques Gutwirth, réunis par Colette Pétonnet et Yves Delaporte », L'Harmattan (Connaissance des hommes), pp.321-340, 1993.

diversifier le plus possible ses informateurs et que l'impression s'installe de ne plus rien apprendre de nouveau, du moins en ce qui concerne l'objet sociologique de l'enquête<sup>37</sup>.

L'enquête de type ethnographique telle que nous l'avons conduite repose sur la combinaison de quatre principales formes de production de données : l'entretien, l'observation *in situ* et participante périphérique, les procédés de recension, ainsi que la collecte de sources écrites.



**Illustration 2:** Une enquête ethnographique reposant sur la combinaison de quatre principales formes de production de données

---

<sup>37</sup> Voir à ce sujet par exemple : Jean-Pierre Olivier de Sardan, op.cit. ; Daniel Bertaux, « Les récits de vie », Paris, Coll. 128, Nathan Université, 1997 ; Didier Demazière, Claude Dubar, « Analyser les entretiens biographiques, l'exemple des récits d'insertion », Paris, Coll. Essais et Recherches, Nathan, 1997 ; Stéphane Beaud, « L'usage de l'entretien en sciences sociales. Plaidoyer pour "l'entretien ethnographique" », *Politix*, n° 35, 1996.

**L'entretien semi-directif** constitue un moyen privilégié de production des données discursives donnant accès aux représentations émiques. Adoptant autant que possible la posture distanciée de l'ethnologue, sans a priori ni préjugés, il s'agissait de mener nos différents interlocuteurs à parler librement et de la manière qui leur convenait des sujets que nous leur proposons d'aborder<sup>38</sup>. Ces entretiens enregistrés font ensuite l'objet d'une procédure de retranscription intégrale et d'analyse de contenu. La technique d'analyse dite « entretien par entretien » visant à « rendre compte pour chaque entretien de la logique du monde référentiel décrit par rapport aux hypothèses »<sup>39</sup> est complétée par une analyse thématique, horizontale et verticale.

**La participation expérientielle** longue de la part du chercheur dans le milieu de vie des enquêtés, notamment à partir d'observations participantes permet de diversifier le point de vue du chercheur et de rendre compte de la complexité de l'objet étudié. Les campagnes de terrain relevaient donc pour beaucoup de moments d'observation in situ intensive. Entre immersion et familiarisation avec le territoire, selon un rapport à l'espace urbain oscillant entre une anthropologie de la ville et une anthropologie dans la ville comme Isaac Joseph aimait à les distinguer<sup>40</sup>.

**Les procédés systématisés de recueil de données** auxquels nous avons eu recours lors de notre enquête ethnographique sont difficilement standardisables (comptage systématique d'établissement, systèmes d'acteurs.

---

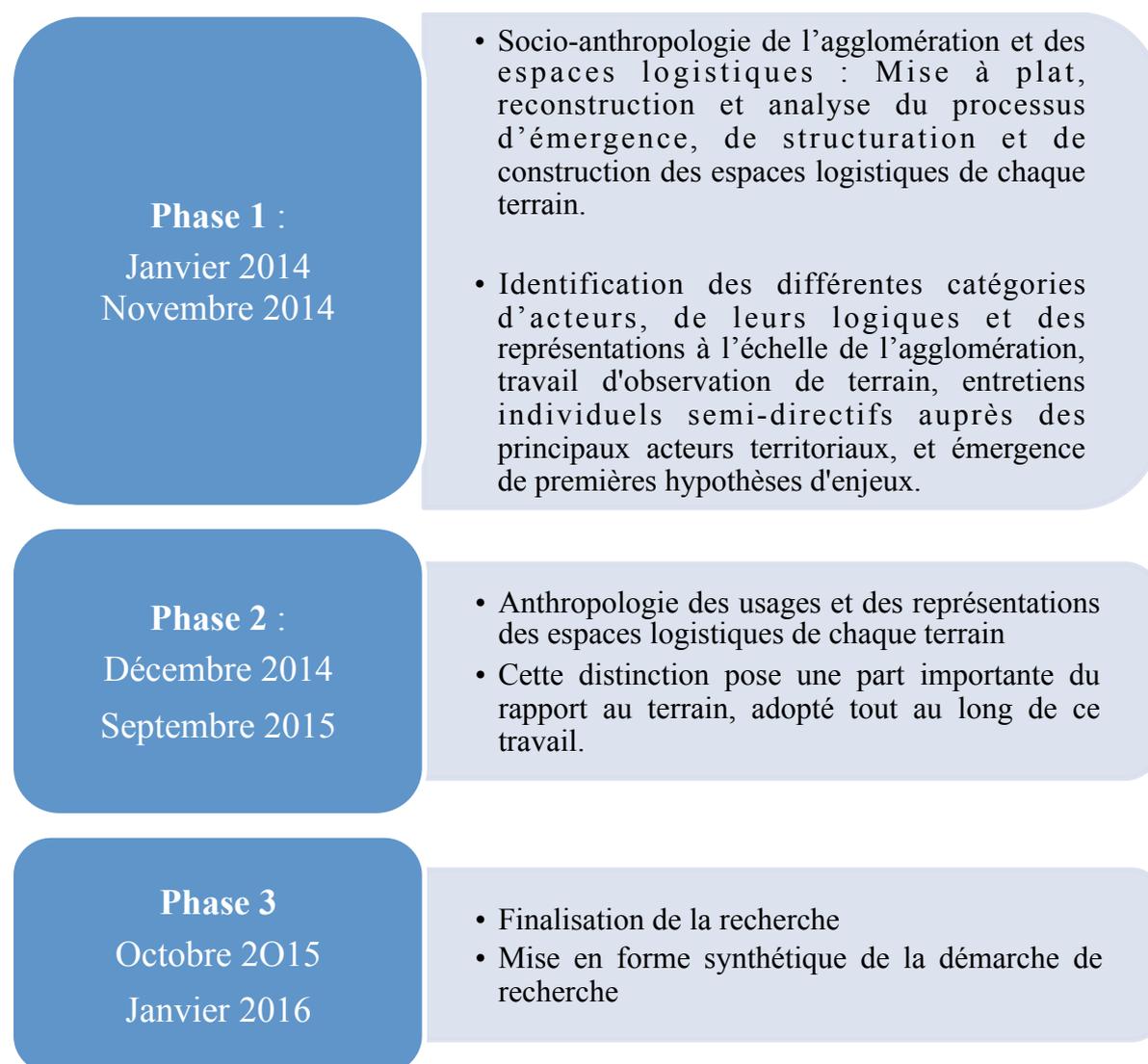
<sup>38</sup>Victor Palmer précise cette technique de l'entretien dans le premier manuel d'ethnographie sociologique publié à Chicago : "*quelques commentaires et remarques et quelques questions posées à l'occasion afin de retenir le sujet autour du thème principal, de préciser un détail à tel point d'un récit, de stimuler la conversation quand les choses traînent: voila quelques-uns des moyens qui permettront au chercheur de mener à bien la première phase de son travail. Certains gestes, un signe de tête, un sourire, des expressions du visage qui reflètent les émotions ressenties sont des moyens importants d'atteindre le second objectif*" (Palmer 1928).

<sup>39</sup>Stéphane Beaud et Florence Weber, « Guide de l'enquête de terrain ». Paris, La Découverte, 2003.

<sup>40</sup>« L'anthropologie dans la ville définit son objet comme un milieu localisé (le quartier chinois de New York ou Paris, le milieu de la délinquance...) où le chercheur tente de se faire une place pour en comprendre l'organisation interne et le mode de vie. (...). Quant à l'anthropologie de la ville, notons qu'à l'opposé d'un quartier populaire ou d'une cité de banlieue, une gare ou une station de métro n'est pas un milieu dans lequel on s'établit. La singularité « urbaine » du rapport du chercheur à son objet le situe d'emblée dans une pluralité des champs normatifs entre lesquels il va et vient. Le retour au terrain mobilise alors des compétences (de traducteur ou d'informateur) également mobilisées par d'autres procédures d'enquête, qui ne sont pas celles de l'immersion dans un monde étrange ou lointain, mais de l'accord entre plusieurs mondes proches et ordinaires.» In Isaac Joseph. « Les compétences de rassemblement ». Enquête n° 4, 1996.

**La collecte de sources écrite.** L'enquête de terrain ne se dispense pas de l'écrit. Elle suppose le recours à des sources de données multiples (littérature grise, brochures touristiques, presse...). ainsi qu'un intérêt porté à d'autres domaines de recherche en sciences sociales afin de générer des perspectives variées sur les comportements et le contexte comme le rappelle Jean-Pierre Olivier De Sardan.

### Calendrier de la recherche



## Valorisation de la démarche de recherche

Notre démarche s'est doublée tout au long de son élaboration d'un souci constant de valorisation. Notre approche a pu bénéficier d'une réception très positive dans les réseaux académiques.

### Colloques/Séminaires

- Colloque international avec actes, ICHT 2016, Sao-Paolo, 1o COLÓQUIO INTERNACIONAL ICHT 2016 - Imaginário: Construir e Habitar a Terra Cidades 'Inteligentes' e Poéticas Urbanas L'imaginaire urbanistique et mercantile dans la production des nouveaux quartiers urbains : SongDo/Incheon-Séoul-EuropaCity/Le Bourget-Paris,

- Conférence internationale TRA (Transport Research ARENA), Transport Solutions: from Research to Deployment - Innovate Mobility, Mobilise Innovation - Paris-La défense, 15 avril 2014, "Les paysages de la mondialisation - Plateformes multimodales de transports et services. Delta 3".

- Colloque Paysages des franges urbaines : Décrire, Habiter, Gouverner. Narbonne, 5 et 6 novembre 2014. Deux communications présentées par l'équipe : « *Espaces de la logistique en lisière des métropoles et production des paysages de la mondialisation* », « Les paysages amputés des franges périurbaines : pauvreté esthétique, limitations des usages, et identité », présentation du poster de recherche

- Séminaire de recherche UPVJ, Laboratoire Habiter le monde EA4287 : *Les paysages de la mondialisation* (une demie journée de présentation de la recherche/discussions avec les chercheurs du laboratoire).

- Colloque international, Annual Conference of the Commission on Urban Anthropology[CUA-IUAES]: Dreamed/planned cities and experienced cities, Université Jean Monnet, Saint-Etienne, France, 8-10 Juillet 2014.

- *Seoul Walks* – 29 juillet 2015 – *Model Transfer Socio-urban Ecology – Globalized Landscape.*- Alban Mannisi

**Contributions dans des revues (acceptées pour publication ou publiées)**

- « *Le bassin minier du Nord-Pas-de-Calais : Un paysage stratifié entre projets, amnésies et créations - Retour sur une démarche de recherche transdisciplinaire* », *Revue Projet de Paysage*, 2015

- « *Une approche pluridisciplinaire et pluri-scalaire des dynamiques paysagères du bassin minier du Nord-Pas-de-Calais* », *Revue VertigO*, 2015-2016

- *Urbanities, The journal of IUAES Commission on Urban Anthropology* : “Landscapes of Globalization in Ordinary Towns : Logistics and Trade Apparatus”, publication courant 2016.

- Projet éditorial « Les franges urbaines : figures de l'écart ? » coordonné par Richard Raymond, Véronique Fourault-Cauët et Ségolène Darly.

-*Seoul Walks* : Model Transfer of Socio-Urban Ecology in Seoul <https://seoulwalks.wordpress.com/> 2015

# PREMIERE PARTIE

## Processus d'extension de l'activité logistique, le territoire de la CAHC entre mutations et permanences

Cette première partie a pour but de contextualiser notre terrain lillois dans une perspective sociologique et géographique.

- Après avoir rappelé les principales caractéristiques démographiques et socio-économiques de la Communauté d'Agglomération d'Hénin-Carvin (CAHC) située aux franges Sud de l'Aire Métropolitaine Lilloise (AML), nous pointerons les ressorts des politiques environnementales culturelles et économiques visant, au tournant des années 2000 à l'accélération de « l'après-mine ». Fortement touché par la fermeture des mines de houille, par la récession économique et sa cohorte de conséquences sociales économique et environnementale, le territoire du Bassin minier sur lequel nous focalisons notre attention dans cette première partie cherche en effet à gommer ce passé.

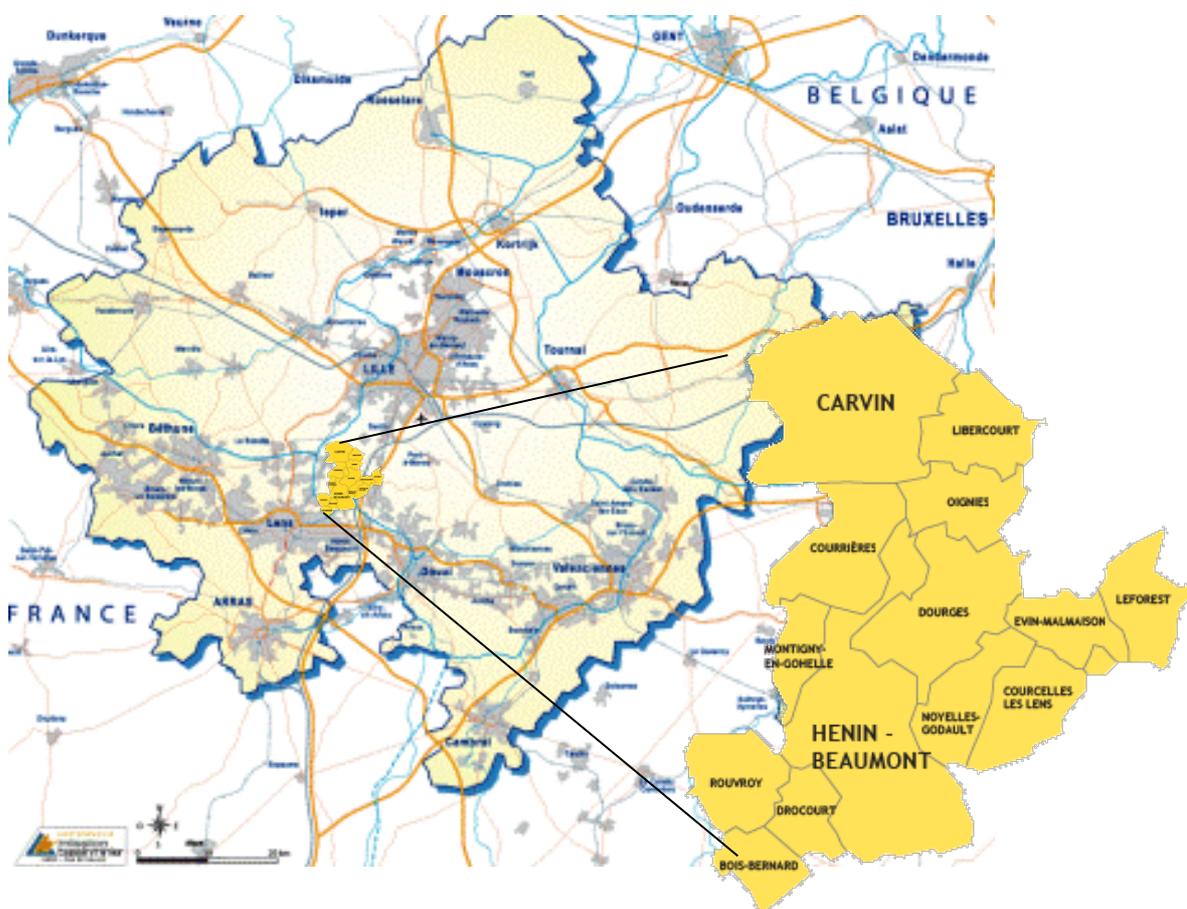
- Nous resituons ensuite l'enjeu du développement de la filière logistique et du secteur du transport de marchandises à l'échelle du grand territoire. Occupant une position favorable au cœur des flux de transport européen, le Nord-Pas-de-Calais s'affirme progressivement comme un « hub » central de « marchandises » de l'Europe du Nord-Ouest. La présentation d'un état des lieux de l'activité logistique et du transport de marchandises au sein de l'aire métropolitaine de Lille permettra de mieux saisir la dynamique de ce secteur économique sur le territoire de la Communauté d'agglomération d'Henin Carvin.

- Enfin, nous pointons les aspects du système d'acteurs que mobilisent les processus d'implantation de sites logistiques et notamment la plateforme multimodale Delta 3,

« étendard » de la reconquête économique du territoire et objet privilégié de notre analyse sur la CAHC. Nous reviendrons alors sur l'idée que les rapports sociaux historiques éclairent le processus d'apparition des infrastructures de la logistique en ces lieux précis de la frange métropolitaine lilloise.

## 1. Le Bassin minier : un territoire tiraillé entre héritages et logiques de projet

La communauté d'agglomération Hénin-Carvin (CAHC) est une intercommunalité située dans le département du Pas-de-Calais et la région Nord-Pas-de-Calais, aux franges sud de l'aire métropolitaine lilloise. Elle née du District créé en 1968 à l'initiative de 14 communes : Bois-Bernard, Carvin, Courcelles-lès-Lens, Courrières, Dourges, Drocourt, Evin-Malmaison, Hénin-Beaumont, Leforest, Libercourt, Montigny-en-Gohelle, Noyelles-Godault, Oignies et Rouvroy.



**Illustration 3:** Frontières administratives de l'Aire Métropolitaine Lilloise et de la Communauté d'Agglomération d'Hénin-Carvin. Source Mission Bassin minier, retravaillée.

Elle compte 125 313 habitants répartis sur 11 208 hectares. Si la stratégie de métropolisation dans laquelle s'inscrit le développement de la ville Lille depuis la fin des années 1980 renvoie

à une dynamique de gouvernance marquée notamment par l'enjeu de l'aménagement d'un territoire très dense et de son renouvellement urbain, nous appréhendons dans un premier temps cet espace (l'AML) comme un « *emboîtement d'objets géographiques articulé à un système régional transfrontalier structuré en réseaux de villes très proches* »<sup>41</sup>.

### 1.1 La Communauté d'Agglomération d'Henin Carvin : porte d'entrée de l'aire métropolitaine lilloise

Cet espace déborde en effet sur son flan nord vers les arrondissements du versant belge (arrondissements de Mouscron-Comines et Courtrai comptant 350 000 habitants<sup>42</sup>) ; vers le sud la métropole lilloise s'ouvre sur les agglomérations de l'arc sud métropolitain (l'ancien Bassin minier), Béthune, Douai-Lens (situés à une vingtaine de kilomètres de Lille), dans un ensemble caractérisé par une forte densité et une quasi-continuité urbaine (plus de 600 habitant au km<sup>2</sup>).



**Illustration 4 :** Délimitation de l'ancien bassin minier du Nord-Pas-de-Calais

<sup>41</sup>Nous empruntons ici la définition liminaire donnée par Didier Paris in « Lille de la métropole à la région urbaine, mappemonde », N° 66, 2002.

<sup>42</sup>Avec le versant belge de la métropole, l'aire métropolitaine lilloise concentre plus de 3,3 millions d'habitants.

Si les élus de la métropole lilloise (plus spécifiquement les élus de Lille-Métropole Communauté urbaine - LMCU) et ceux de l'ancien bassin minier se sont longtemps tourné le dos, point sur lequel nous reviendrons, notons que leur mobilisation dans une dynamique de gouvernance s'inscrit dans le prolongement de liens précédemment établis entre les acteurs économiques ou les structures de gestion (Comité Grand Lille, Comité S'Énergie pour l'arc sud métropolitain)<sup>43</sup>. Le phénomène de métropolisation est en effet bien réel et se renforce sur la période récente.

S'intéresser à la densité des flux croisés de déplacements quotidiens entre la métropole et les villes de son arc sud permet de saisir les contours système fonctionnel complexe s'apparentant à un unique bassin de vie. Au sein de cet espace, entre 1999 et 2006, les mobilités domicile – travail entre SCOT progressent de l'ordre de 15 à 25 % pour la plupart des territoires (et à plus de 30 % pour le Valenciennois sur la période). En volume, les relations entre les territoires du bassin minier et la métropole lilloise sont de loin les plus importantes et se font toujours au bénéfice de Lille. La métropole lilloise attire davantage d'actifs issus des territoires voisins, en particulier du bassin minier qu'elle n'en envoie vers ceux-ci. Parmi ces actifs habitant dans le bassin minier et travaillant sur la métropole lilloise, une partie d'entre eux résidaient en 1999 sur Lille et ont déménagé dans les territoires limitrophes entre 1999 et 2006 tout en conservant leur emploi initial sur Lille. C'est le cas d'environ 2/3 des actifs ayant déménagé dans les SCOT limitrophes sur la période 1999 - 2006. Au final, 17 % des actifs occupés dans le Douaisis travaillent dans la métropole lilloise, 15 % dans le Lensois, 11 % dans le Béthunois et 7 % dans le Valenciennois.

Les liaisons transversales au bassin minier connaissent également une progression sensible, supérieure également à 15 %, même si les volumes restent plus faibles. Le secteur de Lens est quant à lui un territoire pleinement intégré aux marchés de l'emploi de l'AML puisqu'un tiers des actifs en emploi habitant le territoire travaille dans un autre territoire (dont un 1/6 dans la

---

<sup>43</sup> Voir Didier Paris, *op cit*

métropole lilloise) et près d'un quart des emplois du Lensois sont occupés par un actif résidant sur un autre territoire.

Quels que soient les territoires du bassin minier, ceux-ci s'inscrivent tous sans exception dans une dynamique de développement dépassant leurs limites territoriales pour se placer à l'échelle de l'AML<sup>44</sup>. D'autre part, sur le territoire de la CAHC, les axes de communication formés par l'A1 et l'A21 donnent un sens formel à l'existence de l'AML. L'A1 représente la colonne vertébrale de l'AML, reliant l'agglomération lilloise au bassin minier par l'intermédiaire de l'A21. Située au carrefour des deux principaux axes de communication la position stratégique de la CAHC en fait l'une des principales portes d'entrée et surface d'échange du bassin de vie que constitue l'AML. Les flux et les infrastructures semblent de ce fait structurer de manière prépondérante le phénomène de métropolisation, hypothèse que nous développons plus en avant par la suite.



**Illustration 5 :** Les terrils, « portes d'entrée » symbolique du bassin minier et de l'AML

---

<sup>44</sup>Des études menées sur le profil des salariés de zones d'activités de la CALL et de la CAHC, ou de secteurs d'activités spécifiques (le ferroviaire dans le Valenciennois notamment) ont confirmé la diffusion sur une zone géographique de plus en plus large des lieux de résidence de ces salariés, et ce quelque soit les catégories sociales. D'ailleurs, ces résultats sont corroborés par l'analyse des migrations domicile – travail au regard des catégories sociales à l'échelle de l'AML. Si les cadres et professions intermédiaires sont les plus mobiles et le sont de plus en plus, le phénomène de métropolisation touche l'ensemble des catégories sociales, y compris les ouvriers (même si les taux d'évolution sur la période récente sont plus faibles), et on assiste simultanément à une intensification des échanges au sein même du bassin minier (ainsi qu'avec l'Arrageois) pour l'ensemble des catégories sociales.

## 1.2 Héritages d'un espace « déprimé »

Avec 26 000 habitants, la commune d'Henin Beaumont constitue la principale commune de la CAHC. Carvin constitue quand à elle le second pôle de l'agglomération avec 17 500 habitants ; trois communes comptent un peu plus de 10 000 habitants ; Courrières, Montigny-en-Gohelle et Oignies. La plupart des autres communes sont de tailles intermédiaires variant entre 4500 et 9000 habitants.

Entre 1999 et 2007, la CA d'Henin-Carvin a perdu 864 habitants alors que la population régionale augmentait à un rythme annuel de + 0,08 %. La commune d'Henin Beaumont fait exception au sein du territoire avec une hausse de 850 habitants entre 1999 et 2007 tandis que la population diminuait ailleurs. Cette baisse concerne surtout les communes qui ont été marquées par l'activité minière jusqu'à la fin des années quatre-vingt. Les conséquences du repli et de la conversion des activités traditionnelles ont, depuis une quinzaine d'années, considérablement ralenti le développement du territoire y compris au niveau démographique



**Illustration 6:** Évolution de la population de la CA Henin Carvin Nord-Pas-de-Calais. Source Insee 2011-RP 2008

En 2009, la région Nord-Pas-de-Calais affiche un taux de chômage des 15-64 ans de 15,0 % (source INSEE), soit l'un des plus élevés en France métropolitaine (11,2 % de la population

active), après le Languedoc-Roussillon (15,2 %). À l'échelle infrarégionale, les communes du cœur urbain du bassin minier présentent des taux de chômage supérieurs à 13 %, voire 20 %, et ce, quelle que soit leur situation géographique au sein de ce territoire. Quelques secteurs sont encore plus fortement impactés que d'autres ; le corridor minier dans le Valenciennois depuis le Denaisis jusqu'au Condésis, Douai et sa périphérie, le secteur central du bassin minier autour de Lens et Liévin, et enfin le Bruaysis. La région Nord - Pas de Calais présente un taux de chômage des jeunes de 32,9 %, soit le taux le plus élevé en France métropolitaine (24,4 %). À l'instar du versant nord-est de la métropole lilloise, du littoral dunkerquois et calaisien ou de la Sambre, le cœur urbain du bassin minier présente majoritairement des taux de chômage supérieurs à 35 %, voire 45 % .

	2009	1999
<b>Nombre de chômeurs</b>	<b>9 026</b>	<b>10 439</b>
Taux de chômage en %	17,5	21,6
Taux de chômage des hommes en %	16,5	18,4
Taux de chômage des femmes en %	18,7	26,1
Part des femmes parmi les chômeurs en %	47,5	49,8

**Illustration 7** : Taux de chômage pour la zone d'emploi. Source Insee, RP1999 et RP 2009

À l'échelle de la CAHC, la déclinaison communale de l'indice de développement humain, l'IDH4 montre un retard dans les trois dimensions prises en compte. Conséquence d'un niveau de revenu plus faible qu'en région<sup>45</sup>, les ménages non imposables représentent plus de la moitié des ménages du territoire (contre 44,5 en région), une surmortalité plus importante en particulier chez les hommes et une part plus importante de non diplômée parmi les personnes ayant terminé leurs études. Le taux de chômage pour la zone d'emploi s'établit en 2009 à 17,5 % de la population active et atteint un niveau plaçant la zone d'emploi parmi les trois zones ayant le plus fort taux de chômage de France métropolitaine.

<sup>45</sup> En 2007, le revenu annuel médian déclaré au fisc s'élève à 13412 € par unité de consommation soit près de 1800 € de loin que le revenu médian régional. Mission observation régional et analyse spéciale D2DPE, janvier 2010

### **Un taux de migration négatif**

En dépit d'un taux de natalité parmi les plus élevés de France et d'Europe de l'Ouest, l'excédent naturel positif (naissances > décès) ne permet pas aux communes du bassin minier d'enrayer totalement la chute démographique constatée précédemment, et cela, en raison d'un solde migratoire négatif. En effet, la zone est sous forte influence de l'agglomération lilloise avec de nombreux habitants quittant quotidiennement le territoire pour travailler dans la métropole. Ainsi, entre 1999 et 2009, le nombre des personnes ayant quitté ces communes est supérieur au nombre de personnes venues s'y installer<sup>46</sup>. Les communes urbaines du cœur du bassin minier sont particulièrement affectées par ce phénomène. Le solde migratoire négatif étant par ailleurs supérieur à l'excédent naturel, ces communes perdent de la population.

### **Un territoire dense et fortement artificialisé**

L'artificialisation du territoire se définit comme l'utilisation de l'espace à des fins d'habitation, d'infrastructures de transport, d'activités économiques et de loisirs. La région Nord-Pas-de-Calais est singulière dans le paysage de la France de province. Région à deux départements, elle ne couvre que 2,3 % de l'hexagone, mais abrite 6,5 % des Français<sup>47</sup>. En raison de cette forte densité de population, couplée avec un maillage très important des réseaux de communication et la présence de vastes bassins industriels, le Nord-Pas-de-Calais se place en deuxième position, derrière l'Île-de-France en termes d'artificialisation qui est aussi lié au mode de peuplement : on y recense 80 villes de plus de 10 000 habitants, presque autant qu'en Rhône-Alpes.

La région se caractérise par une morphologie des espaces très différente du niveau national. De par sa forte densité, les surfaces artificialisées sont près de deux fois plus importantes que sur l'ensemble du territoire français (16,5 % contre 8,8 % en 2009). L'étude profils réalisée par l'INSEE en mai 2013<sup>48</sup> note que les surfaces agricoles sont également surreprésentées (69,9 % contre 51,5 %), alors que les espaces naturels sont trois fois moins étendus (13,6 % contre 39,6 %). Entre 2005 et 2009, les surfaces artificialisées ont gagné 1 450 hectares par an

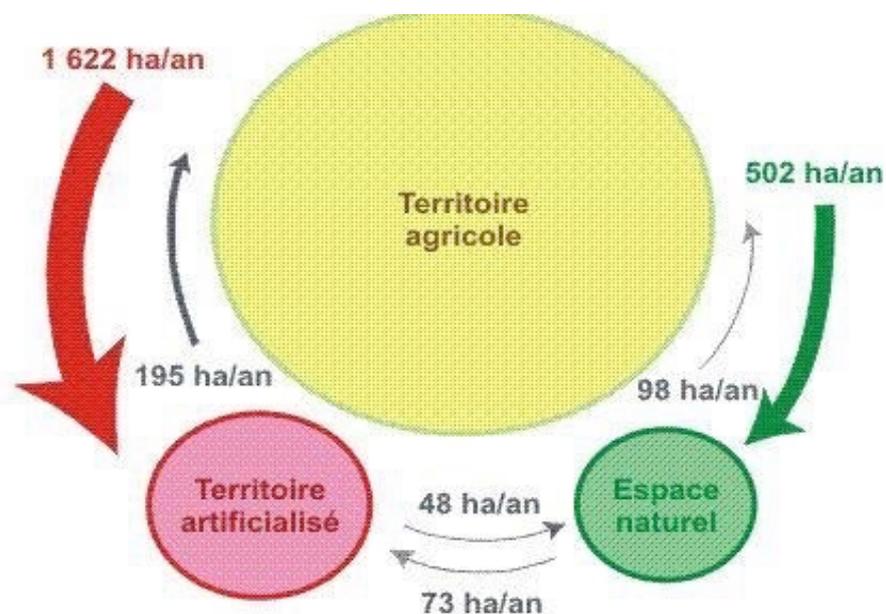
---

<sup>46</sup> Diagnostic territorial du bassin minier, Mission bassin Minier mars 2012

<sup>47</sup> Le Nord-Pas-de-Calais est à la fois la quatrième région la plus peuplée et la cinquième plus petite en surface de France métropolitaine,

<sup>48</sup> Véronique Bruniaux, Rémy Capot, Claire Warzée, « Urbain, périurbain, rural : ralentissement de l'extension des surfaces habitées d'ici 2020, Insee - Service études et diffusion, mai 2013 »

et les espaces naturels 400 hectares par an au détriment de l'espace agricole. En effet, les échanges entre territoire artificialisé et espaces naturels sont peu nombreux et équilibrés tandis que les mutations sont importantes au sein de l'espace agricole en sa défaveur. L'étude ajoute que l'extension des espaces artificialisés concerne la quasi-totalité des types de surface. Ainsi, au cours de la dernière décennie, celles liées à l'activité marchande ont augmenté de + 16,1 %, les axes de communication de + 7,4 %, les autres espaces de services de + 7,2 % et l'habitat de + 7,9 % »



**Illustration 8 :** Échanges de l'occupation du sol entre 2005 et 2009 dans la région Nord-Pas-de-Calais. Source cartographie : D2DPE/IGAS -SL-mars 2013. Source SIGALE

La CAHC constitue ainsi un territoire dense et fortement urbanisé. En effet, en 2010<sup>49</sup> celle-ci a une densité nettement supérieure à la moyenne régionale avec une densité de 1112 habitants par km<sup>2</sup> (contre 324 habitants au km<sup>2</sup>). Appartenant au pôle urbain de Douai Lens, le territoire des 14 communes urbaines est fortement artificialisé avec 47, 3 % du sol correspondant à des espaces artificialisés. Cette artificialisation apparaissant comme plus

<sup>49</sup> Mission observation régional et analyse spéciale D2DPE, janvier 2010

compacte qu'en moyenne régionale avec une consommation d'espace par habitant représentant 425 m<sup>2</sup> contre 490 m<sup>2</sup> en région.

Le territoire de la CAHC subit une forte dynamique d'artificialisation de ses terres agricoles. Bien entendu, si le phénomène semble problématique, c'est avant tout aux yeux des agriculteurs, qui ont un regard quotidien sur cette évolution. Ce qui n'est pas le cas des décideurs locaux qui semblent considérer les terres agricoles avant tout comme des réserves foncières et leur accapuration comme un moyen de dynamiser le territoire, en proposant une offre de logement ou d'emploi. Aujourd'hui, cette offre de logement profite en partie aux « néo-ruraux » issus de l'agglomération lilloise ainsi qu'aux jeunes issus du bassin minier ne souhaitant pas s'exiler. L'autoroute A1 favorise largement ce phénomène, reliant Lille au bassin minier en une vingtaine de minutes. D'autre part, le projet de liaison RER qui situera Lille à un petit quart d'heure de la CAHC ne fera qu'accélérer le mouvement migratoire vers le sud de la capitale régionale.

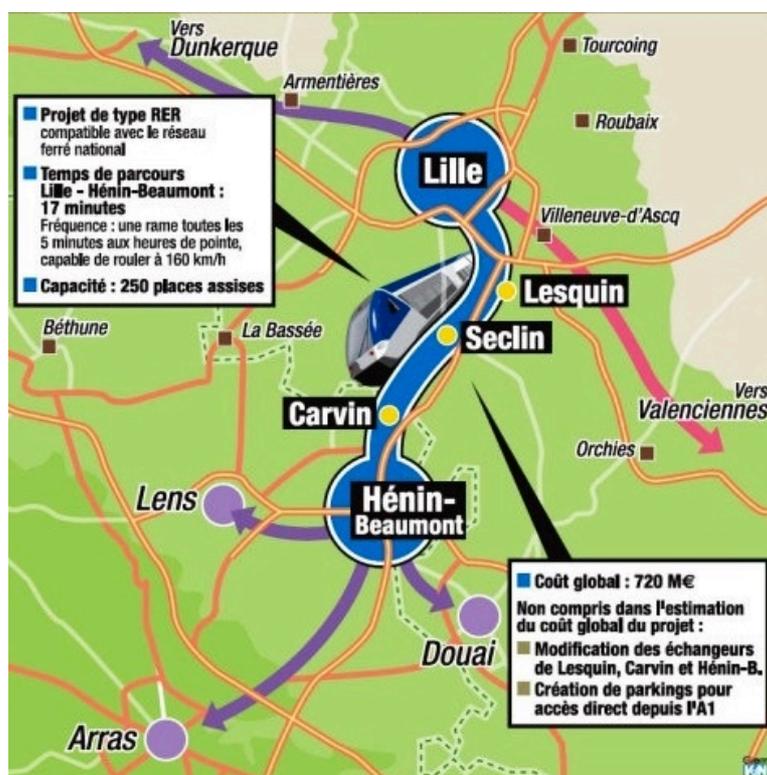


Illustration 9 : Le tracé du futur RER Lille-Bassin minier

### **1.3. Du gris au vert : mise en projet des sites de mémoire, reconquête environnementale et diversification de l'économie**

Depuis une quinzaine d'années, un processus de mise en valeur progressive des éléments liés à l'exploitation minière est à l'œuvre. Cette combinaison de dynamiques, basées sur une reconquête environnementale, mais aussi patrimoniale et culturelle de ces éléments, tend progressivement à améliorer la qualité de vie sur l'ensemble du bassin minier, et participe activement au changement de son image. La représentation de l'héritage minier va évoluer en une quinzaine d'années, et passer d'une vision de « séquelle » à celle d'un héritage, puis à celle d'un patrimoine culturel. Engagé dès le début des années 2000, ce processus de patrimonialisation va se trouver renforcé le 30 juin 2012 avec l'inscription du bassin minier au patrimoine mondial de l'humanité par l'UNESCO au titre de « Paysage culturel évolutif vivant ».

#### **1.3.1 La dynamique de reconquête d'un patrimoine encore sous-valorisé**

Trois enjeux sous-tendent cette politique de mise en patrimoine : celui de la reconnaissance de l'héritage minier (patrimoine matériel et immatériel) comme fondement culturel du territoire et de la Région, celui de contribuer au changement d'image du territoire qui pâtit encore, vingt après la fermeture du dernier puits de mine, d'une image dévalorisée, et enfin celui de favoriser la place de la culture et du patrimoine minier et industriel au sein de dynamiques de développement local et régional. La réversibilité des processus est ainsi évoquée à de nombreuses reprises par nos interlocuteurs : « *Les terrils montrent bien qu'il y a une réversibilité, à l'époque quand on voyait les terrils on se disait "Qu'est-ce que ces trucs pourris ? "Et puis on voit bien que ça devient au contraire des zones accueillantes pour les gens.* »



**Illustration 10** Exemple de "reverdissement" d'un terril

La désignation par l'état, en novembre 2004, de la ville de Lens comme ville d'accueil du nouveau Louvre constitue également un choix d'aménagement du territoire très symbolique et illustre la volonté de faire émerger une économie touristique, secteur d'activité générateur d'emplois directs et indirects et vecteur d'image positive et d'attractivité. De plus, face à ces grandes politiques de patrimonialisation, la Mission Bassin Minier<sup>50</sup>, pouvant être considérée comme faisant l'interface entre l'échelon régional et le bassin minier, cherche également à favoriser la politique de mise en patrimoine en valorisant les caractéristiques urbanistiques et architecturales locales liées à l'exploitation minière. Mais au-delà d'une simple mise en patrimoine et d'une logique muséographique, elle tend à faire résonner patrimonialisation et passage du gris au vert, notamment à travers la reconversion des cités minières.

Portée par la Mission Bassin Minier, une politique de reconversion des cités ouvrières est à l'œuvre, visant à préserver les logiques urbanistiques et architecturales d'implantation des cités tout en intégrant des éléments environnementaux et paysagers qualitatifs. Bien que la Mission se sente parfois esseulée dans l'accompagnement de la reconversion de l'habitat

---

<sup>50</sup>La Mission Bassin Minier Nord - Pas-de-Calais est un outil d'ingénierie de développement et d'aménagement du territoire, créé dans le cadre du Contrat de Plan État - Région 2000-2006, suite à une décision interministérielle, pour appuyer la mise en œuvre d'un programme global de restructuration urbaine, sociale, économique et écologique du bassin minier.

minier, les cités ouvrières sont aussi engagées dans la transition environnementale et constituent un élément supplémentaire de cet élan.



**Illustration 11:** Implantation du lieu d'accueil des pratiques culturelles "le Métaphone" et réhabilitation de la fosse minière du 9/9bis. Commune de Oignies, CAHC.

La région porte également un projet de classement de 79 terrils d'ici 2015, soit 1900 hectares, au titre des sites classés (loi 1930). Ce classement devrait s'étendre dans un second temps aux étangs d'affaissement et au réseau de cavaliers, témoignant là encore de la volonté de l'état de protéger fortement ces éléments de patrimoine.



**Illustration 12:** Projet de classement des terrils. Inspection des sites DREAL 2014

En effet, les cavaliers constituent à eux seuls un fort potentiel de projet : ils permettent de relier des parties de territoire à travers un réseau de cheminements doux offrant une amélioration notable du cadre de vie quotidien des habitants du bassin minier. Le recensement

des cavaliers est un travail de fond mené depuis quelques années par la Mission Bassin Minier qui semble aujourd'hui faire écho auprès de la région et de l'état. De plus, seules certaines communes se saisissent de la reconversion des cavaliers, comme Rouvroy ou Evin-Malmaison.

Mais ce potentiel de projet et la transmission de ce travail ne semblent pas s'ancrer au niveau de l'intercommunalité, qui focalise son attention sur certains éléments emblématiques forts de son passé culturel, comme le parc des îles de Drocourt, une des plus grandes exploitations minières de la région reconvertie. L'implantation de la Maison de l'Environnement «Aquaterra» au sein du parc illustre la nécessité de l'alibi environnemental. Cette problématique renvoie une nouvelle fois à la connotation péjorative des éléments patrimoniaux issus de l'exploitation minière, dont la reconversion semble devoir obligatoirement s'acquitter d'une dimension écologique.

Les représentations sociales du territoire semblent tiraillées entre deux conceptions opposées. Ce facteur est sans doute à l'origine de la difficulté d'une prise de décision globale concernant l'aménagement du territoire, favorisant ainsi des contradictions évidentes dans la politique de développement et de gestion du territoire. D'une part, la volonté de renouveler une image péjorative liée au passé industriel minier est clairement affirmée. D'autre part, la volonté de valoriser la dimension mémorielle et culturelle du bassin minier est également revendiquée, notamment illustrée à travers la grande richesse du travail de la Mission Bassin Minier. La reconversion de la fosse du 9/9 bis en lieu de créativité et d'activité culturelle témoigne de cette nouvelle ambition et d'une perception positive de ce qui constituait auparavant un handicap, à l'instar du Louvre Lens.

Cependant, si les projecteurs sont braqués sur un ou deux éléments patrimoniaux emblématiques, une des difficultés de la mise en place de la politique de reconversion tient à une certaine opposition des représentations sociales de l'ensemble des éléments patrimoniaux en eux-mêmes. Le bassin minier a hérité, avec son patrimoine matériel, d'une perception de l'extérieur désemparée de tout affect lié à la mémoire des vécus et des pratiques locales. Les terrils sont en effet soumis à une double lecture sociale : pour les habitants lillois, les terrils sont représentés comme des 'verrues' dans le paysage, alors que les habitants du bassin minier

les considèrent comme des « outils de travail », reliquats de la période révolue de l'exploitation minière. Il en est de même pour les cités minières, que les populations jeunes du bassin minier elles-mêmes rejettent, les jugeant trop petites, peu confortables, assimilées à des ghettos ou à une certaine soumission et liées à une mémoire qui n'est pas la leur. Cette représentation sociale péjorative favorise d'autant plus le développement des lotissements de maisons individuelles neuves et par conséquent l'étalement urbain.

La difficulté à partager une politique de reconversion et un projet de territoire à l'échelle de l'aire métropolitaine de Lille s'illustre dans les propos d'un acteur de la CPIE, Chaines des terrils, association proposant des visites guidées sur les terrils : *'J'aimerais qu'il y ait plus de belles choses dans nos communes. On a le patrimoine minier qui est là. Il ne faut pas oublier nos parents, nos grands-parents. À part des chevalets que l'on a gardés par-ci, par-là, j'ai l'impression que l'on essaie d'effacer un peu tout ça. À part à Oignies, à l'ancien puits de mine, ils ont fait des trucs. Mais j'ai l'impression que l'on oublie nos anciens. Il faut vivre vers l'avant, mais il faut aussi garder tout ça* », ainsi qu'à travers l'image peinte par un acteur de la DREAL- Inspection des sites du bassin minier « *L'image du bassin minier depuis la métropole, c'est plutôt les terrils, les corons tristes, etc. Même si avec le Louvre Lens, les gens commencent à comprendre qu'il y a aussi un aspect culturel.*».

### **1.3.2 La transition environnementale du bassin minier**

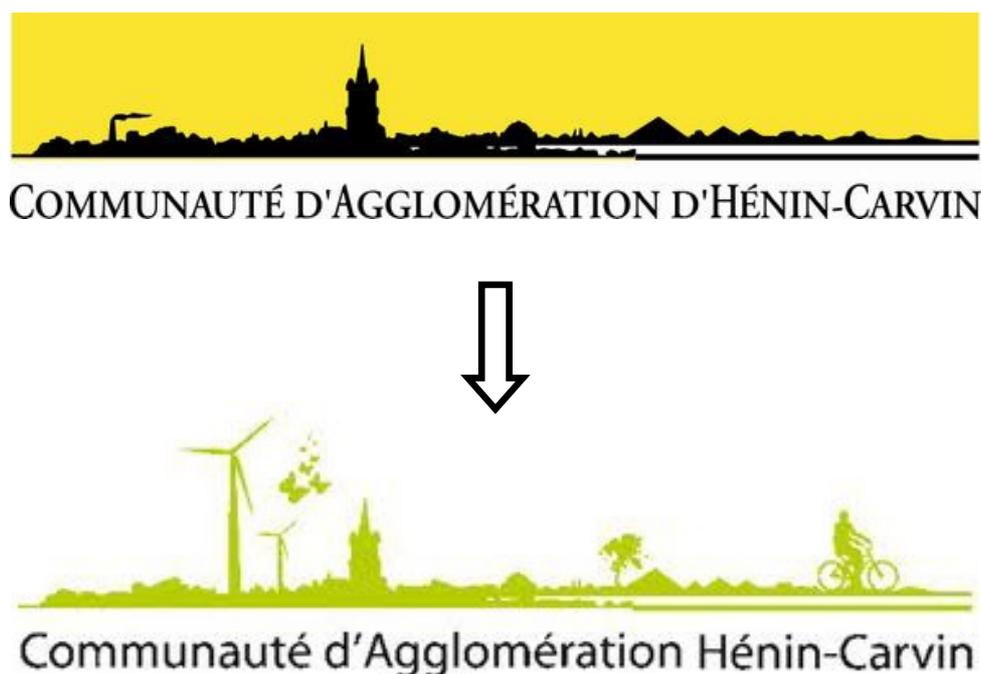
Le territoire national est aujourd'hui entièrement confronté aux problématiques des transitions, particulièrement environnementales. Mais si la plupart des territoires français l'envisagent pour des questions de développement durable, le territoire de la CAHC est à l'œuvre depuis l'arrêt de la production minière. Non seulement par prise de conscience des problématiques écologiques, mais aussi, et peut-être surtout, par nécessité de renouveler son image et dans le but de faire oublier son passé industriel qui semble difficile à assumer et loin de représenter un patrimoine collectif affirmé et partagé par tous.

Dès le 19<sup>e</sup> siècle, les croissances conjuguées des différentes activités industrielles liées à la mine (sidérurgiques notamment) se sont révélées très préjudiciables à l'environnement. Nombreuses sont encore les séquelles de ces activités. La spécificité et l'intensité des

problèmes du bassin minier en font un territoire d'attention prioritaire de requalification des friches industrielles. Des années 70 à aujourd'hui, nombreux ont été les programmes lancés pour inverser la tendance et restaurer les espaces dégradés par des années d'exploitation minière et de présence d'industries lourdes et polluantes.

La requalification du réseau de cavaliers est aussi, depuis 1996, un axe fort du schéma de reconversion des anciens espaces dévolus à l'activité minière. S'appuyant sur ce réseau comme alternative de déplacement, mais aussi comme support d'activités récréatives (VTT, promenade, randonnée...), ce sont plus de 120 kilomètres d'anciennes voies ferrées en friche qui se reconvertissent progressivement. Aujourd'hui, le projet de la Chaîne des Parcs ambitionne de relier les espaces industriels et les trames vertes et bleues, en s'appuyant sur ce réseau. La transformation d'une ancienne cokerie en grand parc naturel urbain, le parc des Îles de Drocourt, illustre à l'échelle de la communauté d'agglomération d'Henin-Carvin cet objectif de reconquête environnementale. La protection du patrimoine et l'inscription des terrils dans la politique des espaces naturels sensibles (ENS) du Conseil général du Pas de Calais participent au mouvement de réhabilitation du bassin minier et de revalorisation de son image. L'ancien « pays noir » devient « vert » et le territoire de friches industrielles polluées et autres éléments liés à la mine se transforme progressivement en un « cadre privilégié pour les randonneurs et amoureux de grands espaces », selon les mots des acteurs territoriaux. Au total, en l'espace de 30 ans, plus de 8 000 hectares de friches industrielles ont été reconquis. Les propos d'un ancien ouvrier de la cokerie de Drocourt et habitant la commune expriment la mesure des changements intervenus sur l'ancien site : *« La cokerie (Drocourt), je l'ai connue, j'ai travaillé dedans. Il y a eu un gros changement. Toute la verdure, les arbres, on aménage de plus en plus... Pour moi ça devient super beau ! Il faudrait plus d'endroits comme ça (...). Il faudrait des endroits où les gens pourraient aller se détendre. »*, tandis qu'un acteur de la DREAL met en avant une certaine prise de conscience environnementale des élus : *« La région est en pleine mutation, il ya une prise de conscience, une réflexion commune des élus qui ont de plus en plus de poids sur les questions d'environnement. »*

L'évolution des logos, de la charte graphique et des objets de communication de la CAHC illustre parfaitement la volonté de renouvellement de l'image du territoire, d'un territoire industriel, pollué et socialement dégradé, à un territoire soucieux de son environnement et de son équilibre social



**Illustration 13** : Évolution de la charte graphique de la CAHC - 1995- 2010

Ce qui s'illustre pleinement dans le discours des promoteurs touristiques : « *Ce qu'il y a de bien dans le bassin minier, c'est le paradoxe ! Du noir, on passe au vert, du souterrain de la mine, si profonde, on passe au ciel, en grimant en haut d'un chevalet ou d'un terril ! Tel un aventurier à l'assaut d'une mine d'or, j'aime partir explorer ce vrai terrain d'aventure de tous les temps : d'abord l'aventure humaine, puis industrielle et maintenant sportive pour le randonneur que je suis !* ».<sup>51</sup>

<sup>51</sup><http://www.tourisme-nord.fr/Tourisme-Nord-le-guide-de-vos-vacances-et-week-end/>



**Illustration 14 :** Le Parc des Îles à Drocourt, au pied du terril 205 fortement emblématique des mutations et reconversions mémorielles et environnementales des sites miniers.

### 1.3.3 La diversification du tissu économique du bassin minier

La seconde moitié des années 1980 marque une période d'amélioration de la conjoncture. Le télescopage historique d'une série d'évènements, marquée par le ralentissement du processus de désindustrialisation, les nouvelles perspectives de développement reposant pour l'essentiel sur les mutations du secteur tertiaire et la qualité du positionnement géographique du territoire, participe également d'un changement d'image de la région. Si les efforts des politiques de conversion ont échoué à remplacer la totalité de l'emploi perdu<sup>52</sup> et ont ancré le territoire dans une dépendance forte à la construction automobile, supports privilégiés des politiques de reconversion de l'État, l'ancien bassin minier a amorcé une diversification de son tissu économique, en misant notamment sur l'industrie ferroviaire, l'industrie agroalimentaire et plus récemment sur les activités tertiaires (services aux entreprises, logistique,...), tout particulièrement dynamiques sur le territoire de la communauté d'agglomération d'Henin-Carvin. La dynamique des infrastructures logistiques existantes sur le territoire et la promotion des potentialités logistiques de l'Aire Métropolitaine de Lille, et dont nous présenterons un état des lieux dans la partie suivante conforte ce positionnement économique. Longtemps replié sur lui-même, le bassin minier se retrouve simultanément au cœur des schémas du commerce international et de la « *contradiction qui traverse les politiques*

<sup>52</sup>Alors que 63 000 emplois ont été créés entre 1967 et 1979, dont 25 000 dans l'automobile selon les chiffres de l'INSEE, le déclin progressif de l'exploitation charbonnière a entraîné la perte de plus de 220 000 emplois.

*publiques entre d'un côté le souci d'accroître la compétitivité des territoires irrigués par les ITT et de l'autre l'attention nécessaire à porter aux principales atteintes à l'environnement* »<sup>53</sup> telle que l'illustre ces éléments de présentation de la communauté d'agglomération : « *Idéalement placé au carrefour de grandes villes telles que Lille, Arras et Paris et desservi par plusieurs axes majeurs de communication (autoroutes A1 et A21, TGV Nord Européen, aéroport Lille-Lesquin) le territoire Hénin-Carvin se distingue par son patrimoine culturel et minier exceptionnel, ses grands espaces de nature maîtrisés, son dynamisme économique, sportif, et associatif et son cadre de vie et de travail agréable et recherché qu'il convient de préserver.* »<sup>54</sup>

---

<sup>53</sup> Bruno Villalba, Les infrastructures de transport terrestres et la recherche : des impacts aux interactions, in Infrastructure de transports terrestres, écosystème et paysages des liaisons dangereuses, sous la direction d'Yves Luginbühl, La documentation française, 2013

<sup>54</sup> Site internet de la Communauté d'Agglomération d'Henin Carvin

## 2. Les activités logistiques et le transport de marchandises au chevet du bassin minier

La position géographique particulière du Nord-Pas-de-Calais (situation de hub), à proximité des principaux bassins de vie européens (100 millions d'habitants dans un rayon de 300 kilomètres), l'accessibilité de son territoire au cœur des flux de transports européens ainsi que la nature du tissu économique local font du secteur transport et logistique une activité de premier plan à l'échelle régionale. Le Nord-Pas-de-Calais est ainsi l'une des principales régions de circulation de marchandise entre les ports du Nord-ouest européen, le bassin parisien et l'Europe du Nord-Ouest. Et demeure dans les cinq premières régions d'accueil des implantations internationales en 2009 (6 % des projets et 7 % des emplois nationaux).



**Illustration 15** - La région Nord-Pas-de-Calais : une région positionnée au cœur des grands flux économiques européens

Le Nord-Pas-de-Calais se situe au cœur du range nord-européen<sup>55</sup> (ports d'Ostende, Zeebrugge, Anvers deuxième port Européen, Amsterdam 5e, Rotterdam 1er européen) ainsi

<sup>55</sup> Traduction de l'expression anglaise *Northern range*, pour désigner la concentration des principaux ports européens alignés le long du littoral méridional de la mer du Nord.

que des trois ports majeurs situés sur la façade maritime de la région : le grand port maritime de Dunkerque (200 000 conteneurs EVP, croissance stagnante), le port de Calais (flux de passager et marchandise), le port de Boulogne-sur-Mer (premier port de pêche en France). Ensemble, ces trois ports représentent le premier complexe portuaire de France, l'activité portuaire maritime régionale représentant 50 000 emplois.

## **2.1 La région Nord-Pas-de-Calais au carrefour des flux européens**

Cette concentration des activités est favorisée par la présence de nombreux axes de communication, ainsi que par la petite taille du Nord-Pas-de-Calais, par rapport à des régions comme la région Rhône-Alpes par exemple. Ainsi, en transport logistique, comme pour l'ensemble des activités, le Nord-Pas-de-Calais se situe dès l'année 2005 en première position des régions de province, avec 39 établissements pour 100 km. Le Nord-Pas-de-Calais se situe ainsi loin devant la région Provence-Alpes-Côte d'Azur pour la densité d'établissements (30 établissements pour 100 km<sup>2</sup>).

Le secteur transport et logistique représente 600 000 emplois en France en 2009, 42 000 en Nord-Pas-de-Calais, 7 % de l'emploi national et 4,3 % de l'emploi en région. En termes d'effectif, l'Île de France ainsi que les régions Rhône-Alpes et PACA sont devant, mais la spécialisation du Nord-Pas-de-Calais est plus importante du fait de l'internalisation des activités transports et logistiques par d'autres secteurs d'activités. Ce faisant, les superficies d'entrepôt sont importantes dans la région<sup>56</sup>. L'étude menée par la CCI de région Nord-Pas-de-Calais identifiait au mois de mars 2010 une offre immédiate d'entrepôts de plus de 5 000 m<sup>2</sup> de l'ordre de 500 000 m<sup>2</sup>. Enfin, le Nord-Pas-de-Calais compte 3 100 établissements de transport et de logistique, dont 72 % en transport et 28% en logistique. Ils sont très majoritairement de petite taille (58% d'entre eux présentent moins de 5 salariés).

---

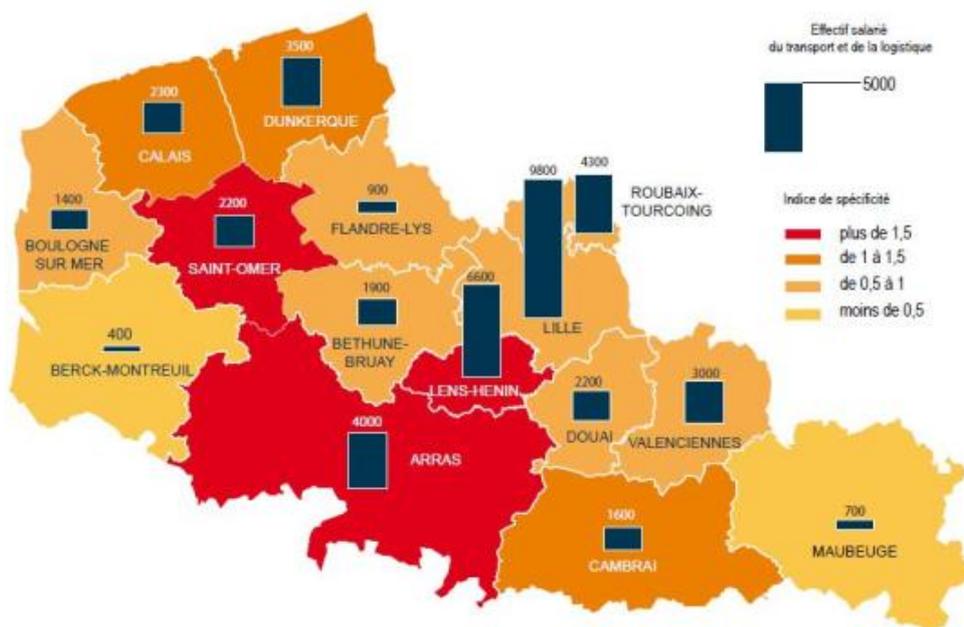
<sup>56</sup> 22 millions de m<sup>2</sup> d'entrepôt en France ont fait l'objet de demande de permis de construire, 8,1 % dans le Nord-Pas-de-Calais.



**Illustration 16:** Infrastructures de transport, Région Nord-Pas-de-Calais (anciennes délimitations), principaux chiffres clés. Source : TIVOLLE Jean Bernard (Dir.). Le transport et la logistique. Horizon-éco, publication économique de la CRCI Nord-Pas de Calais, mars 2010

À l'échelle régionale, l'indice de spécificité<sup>57</sup> du transport de marchandises et de la logistique par zones d'emploi illustre un phénomène de desserrement logistique sollicitant plus particulièrement les zones d'emploi d'Arras, de Saint-Omer et de Lens-Henin, territoire sur lequel nous focalisons notre attention.

<sup>57</sup> L'indice de spécificité permet de représenter la surreprésentation (ou la sous-représentation) d'un secteur dans une zone d'emploi par rapport à la moyenne régionale.



**Illustration 17:** Indice de spécificité du transport de marchandises et de la logistique par zones d’emploi.

Source : URSSAF - traitement CCI de région Nord de France

## 2.2 Massification des flux et aménagement logistique du territoire

Alors que les pouvoirs publics appellent de leurs vœux un report modal significatif vers les modes massifiés de transport, en particulier le transport fluvial, un état des lieux des activités transport logistique en région Nord-Pas-de-Calais montre une domination presque sans partage du routier sur les autres modes de transports. Une problématique qui, à court terme, et sans la mise en place de nouveau projet d’infrastructure, pourrait impacter le développement futur du secteur de la logistique dans la région, et ce, alors que le trafic routier de marchandises génère d’importantes émissions de gaz à effet de serre.

Au croisement de ces constats, le développement de modes alternatifs constitue un enjeu fort sur le territoire. Cependant, et alors que le Nord-Pas-de-Calais possède des infrastructures ferroviaires de qualité et connectées aux ports nord-ouest européens ainsi qu’à l’Angleterre, le mode ferroviaire ne représente que 11 % des flux de marchandise (14% niveau national). Certaines gares de fret ferroviaires seraient sous-exploitées, notamment la gare de triage de Somain. Par ailleurs, ce réseau est structuré dans un sens est-ouest (bassin sidérurgique

lorrain, Dunkerque) contrairement au réseau de voies navigables mieux orienté avec la majorité des flux (port maritime de Dunkerque, Hambourg).

Pour autant, le fret fluvial en Nord-Pas-de-Calais est peu développé au regard du réseau d'infrastructure : 680 km de canaux et fleuve canalisé dont 576 à vocation commerciale. Celui-ci ne représente que 3 % des flux de marchandise, une part modale similaire à la moyenne nationale. Si le Nord-Pas-de-Calais a une densité de réseau navigable une fois et demie supérieure à celle de la Belgique (tous gabarits confondus), celle-ci transporte en moyenne 8,1 millions de tonnes/Km par Km de voie navigable contre 2,9 pour le Nord-Pas-de-Calais<sup>58</sup>.

L'action publique en faveur de l'investissement en équipement routier et autoroutier et la libéralisation des marchés de transports expliquent la faible part du report modale dans le transport de marchandises. D'autre part, les choix de transport ne sont pas opérés en fonction de la qualité de l'accessibilité d'un territoire, mais dépendent des besoins des chaînes de production et de la nature de l'activité. Les évolutions des chaînes de production vont dans le sens d'une tension croissante des flux, d'une réduction du temps de stockage, d'une demande plus forte de fiabilité des transporteurs et d'une diminution des volumes transportés sur de plus grandes distances, ce qui explique la domination de la route sur les échanges de marchandises. Le processus de domination du routier sur les autres modes de transport se voit également alimenté à l'échelle locale par l'aménagement logistique du territoire effectué majoritairement autour du transport routier, comme nous allons le voir à propos de la plateforme multimodale Delta 3 à Dourges.

Le potentiel de développement du fret fluvial est lié au projet du CSNE qui permettrait de relier l'ensemble du bassin parisien aux canaux nord-européens, ce lien ouvrant vers le sud le réseau fluvial Nord-Pas-de-Calais. Outre la concurrence des autres modes de transports, notamment routière, les activités du fret fluvial en Nord-Pas-de-Calais sont confrontées à deux entraves :

---

<sup>58</sup>Montrant ainsi que la dotation en infrastructure fluviale d'un espace donné ne peut être corrélée à l'intensité du recours au fluvial sur cet espace (Blanquart, Joignaux Vaillant ; 2001).

- Le développement des activités de transport multimodales en Belgique, subventionné par le dispositif Narcon à hauteur de 120 euros contre 30 en France. L'axe allant d'Anvers aux plateformes situées à proximité de la frontière belge puis aux consommateurs est donc valorisé économiquement au désavantage de l'axe Dunkerque/ centres logistiques en Nord-Pas-de-Calais/consommateurs.
- Les canaux en nord pas de Calais ont un tirant d'air des ponts limité à 5M25 ce qui impacte la rentabilité de ce secteur en empêchant l'accès à ces voies des grandes unités fluviales (plus de deux hauteurs de conteneur). Il faudrait en effet surélever les ponts de plus de sept mètres pour laisser passer des hauteurs de trois conteneurs.

Dans ce contexte, le développement de plateforme multimodale devient un enjeu majeur à l'échelle de la région. En 2012, un état de lieux de l'activité logistique référence quatre lieux d'intermodalité majeurs sur le territoire :

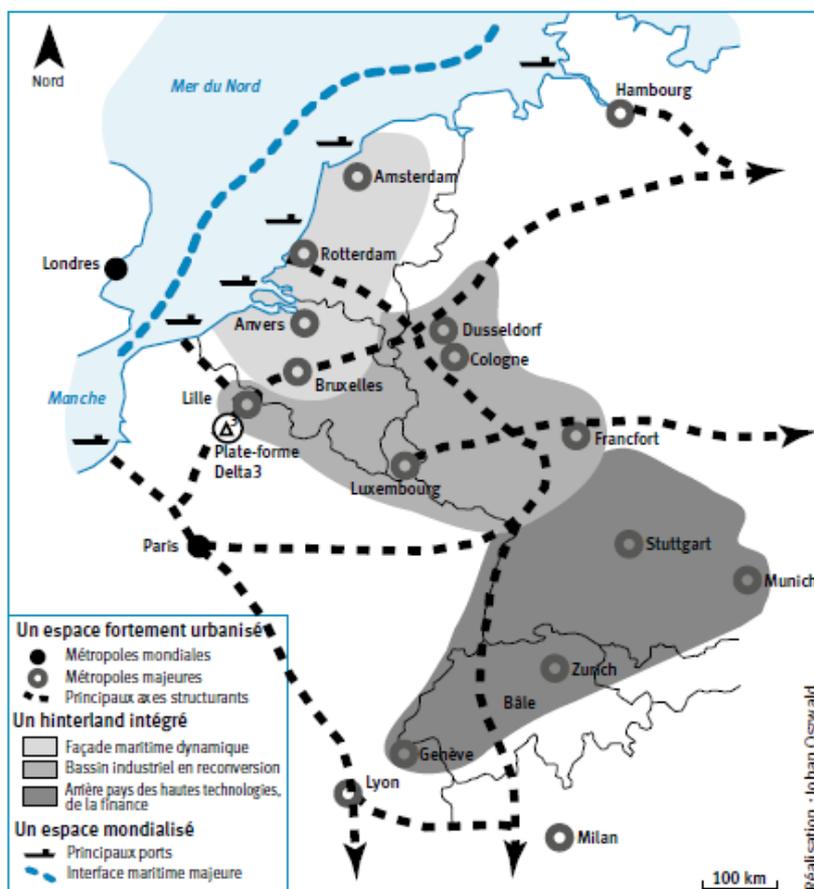
- Les terminaux ferroviaires de L.A.R et de Mouscon, qui proposent des services vers les ports du nord.
- Les terminaux fluviaux du Valenciennois, avec notamment Anzin et Prouvy, offrant des connexions avec les ports du nord.
- Les sites de ports de Lille qui assurent la liaison entre l'AML et sa façade maritime.
- La plateforme multimodale de Dourges traitant majoritairement de trafic rail-route plutôt vers le sud de la France et l'Italie, plateforme à partir de laquelle nous produirons l'essentiel de nos analyses.

### **2.3 La plateforme multimodale Delta 3, étendard de la reconquête économique du bassin minier**

Infrastructure de transbordement de marchandises entre la route, la voie d'eau et le rail, le Terminal de transport multimodal Delta 3 se présente comme l'une des principales

plateformes logistiques de l'Union européenne. La plateforme logistique se situe au cœur d'une région d'échanges et à proximité de la métropole Lille-Roubaix- Tourcoing et des frontières des pays du Nord (Belgique, Pays-Bas, Royaume-Uni). Plusieurs logisticiens et chargeurs, notamment de la grande distribution, s'y sont implantés.

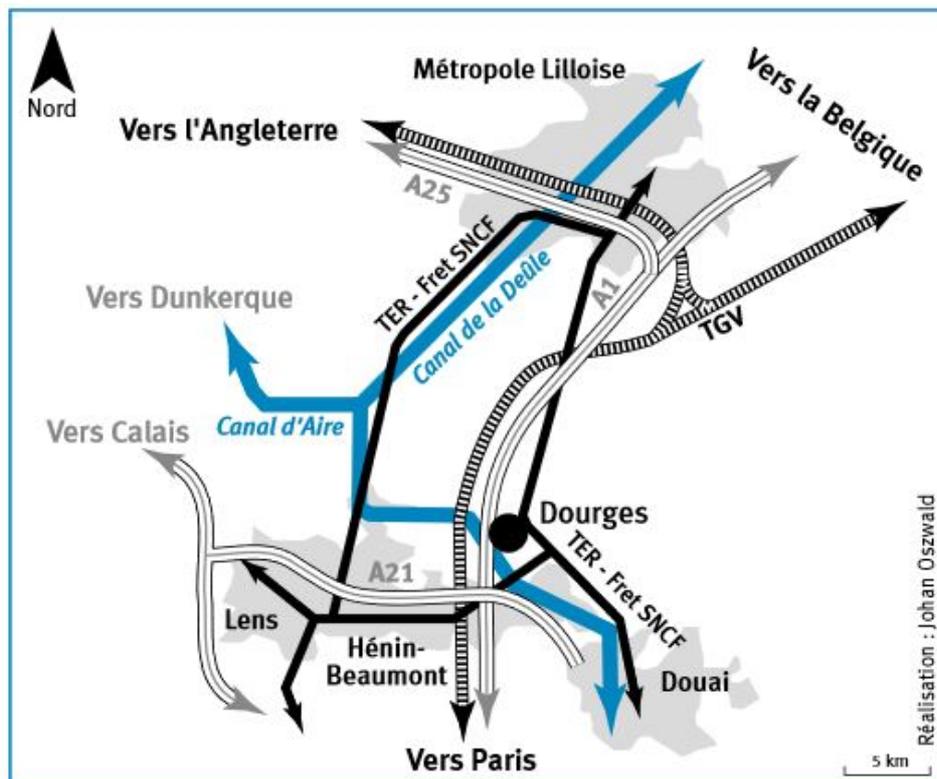
Si l'implantation de la plateforme à partir des années 1990 s'inscrit dans la volonté d'ancrer le développement de l'infrastructure dans un site minier et un tissu économique régional durement touché par les restructurations industrielles, elle est également motivée par la nécessaire relocalisation du terminal de Saint-Sauveur, enclavé dans le tissu urbain lillois et considéré comme saturé. L'augmentation du prix du foncier et la difficulté de trouver de la disponibilité foncière dans l'agglomération lilloise conduisant les promoteurs à investir dans le bassin minier, où l'offre foncière est importante et moins coûteuse.



**Illustration 18** Situation géographique de la plateforme Delta 3 dans le contexte européen.

Source : Johan Oswald

Répondant aux principaux critères d'implantation : une desserte de première qualité par les réseaux ferroviaires, autoroutiers et fluviaux, une localisation proche du barycentre des flux ayant pour origine ou pour destination la région Nord-Pas-de-Calais et, enfin, un espace suffisamment vaste pour accueillir, à la fois, un terminal trimodal et des zones logistiques associées, le choix de la friche industrielle situé sur le territoire de la commune de Dourges, à 20 kilomètres au sud de Lille est arrêté. L'implantation de la plateforme delta 3 est révélatrice comme le note également Nicolas Raimbault<sup>59</sup>, de la compensation de l'éloignement des marchés urbains dû aux prix du foncier par la très forte accessibilité permise par le réseau autoroutier".



**Illustration 19:** La plateforme Delta 3 au centre de plusieurs types de mode de transport. Source Johan Oszwald

<sup>59</sup>Raimbault Nicolas et coll., 2013. Les implantations logistiques entre réseaux et territoires. *L'Espace géographique*, p. 32-43 (Tome 42).

L'infrastructure s'articule autour d'un quai fluvial de 500 mètres en bord du Canal à grand gabarit (Dunkerque/Valenciennes) et dispose de deux raccordements ferroviaires (Ligne Lens-Ostricourt, et Lille-Paris). Visant à associer directement sur un même site l'infrastructure multimodale du Terminal et les zones logistiques accueillant des entrepôts de dernière génération pour les besoins de la distribution à l'échelle européenne, le site comprend un centre de service, un terminal de transport combiné trimodal (rail-route voie d'eau) et 330 000 m<sup>2</sup> d'entrepôts logistiques<sup>60</sup>.



**Illustration 20:** Plateforme Delta 3 vue depuis le terril adjacent

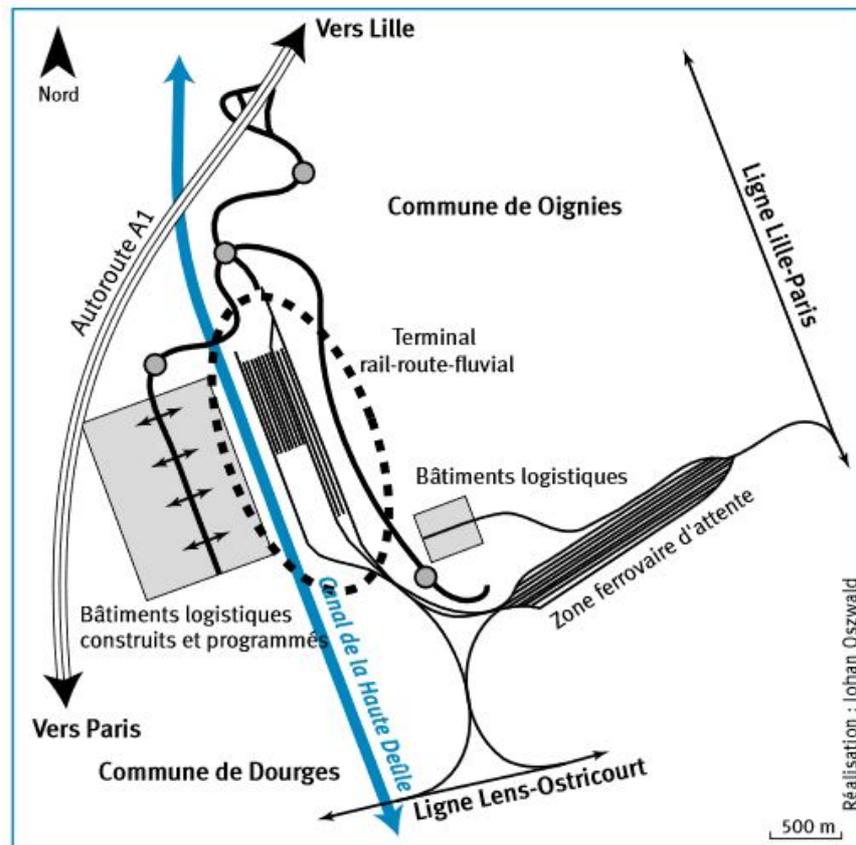
---

<sup>60</sup>Dans le détail le site dispose des équipements suivants : 7 voies ferrées de 750 mètres, 1 quai fluvial de 250 mètres, 4 portiques ferroviaires, 1 portique trimodal, un faisceau d'attente de 15 voies ferrées ainsi qu'une zone de stockage



**Illustration 21**  
L'implantation de la plateforme Delta 3 (en bas) sur un ancien site industriel métallurgique a nécessité la dépollution des sols.



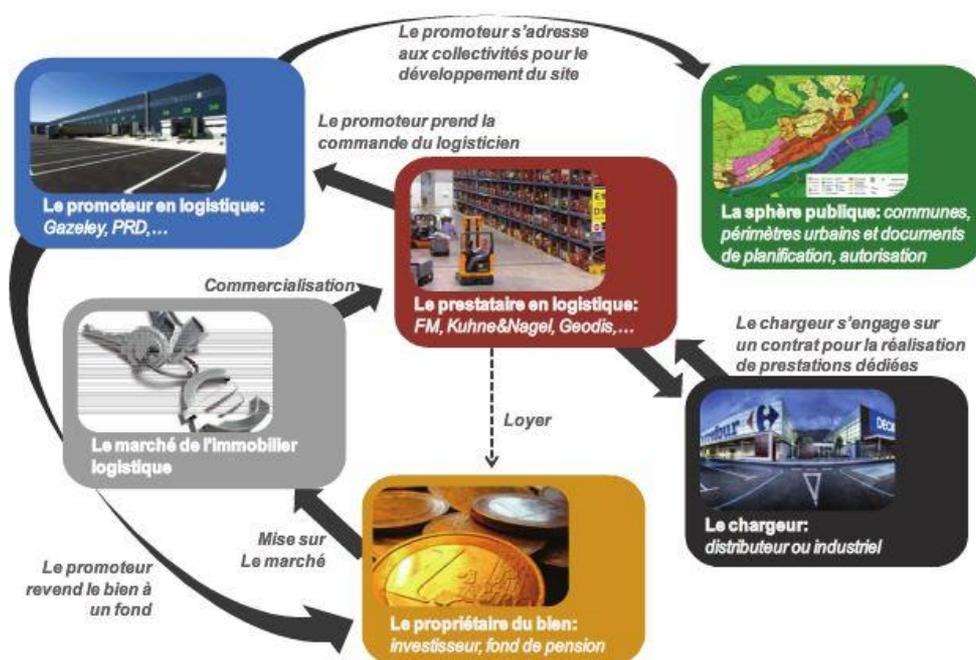


**Illustration 22:** Aménagements de la plateforme multimodale Delta 3 Source Johan Oszwald

L'implantation de la plateforme Delta 3 représente un cas abouti de l'implication des pouvoirs publics dans le développement et la mise en œuvre des politiques publiques d'aménagement des territoires de la logistique. La maîtrise d'ouvrage du projet est en effet assurée par les collectivités territoriales réunies dans un syndicat mixte Le Syndicat Mixte pour la Plateforme Multimodale de Dourges, créé en 1999, gestionnaire de la plateforme regroupant la région Nord-Pas-de-Calais, le département du Pas de Calais, la communauté urbaine Lille Métropole ainsi que les Communautés d'Agglomérations d'Henin Carvin, de Douai, de Lens-Liévin auxquelles viennent s'ajouter la Communauté de Commune du Sud Pévelois.

Dans le cadre d'une convention d'aménagement, la réalisation du projet est confiée à une société d'économie mixte (SEM), nommée aussi « Delta 3 », regroupant dans son capital le syndicat mixte, des investisseurs bancaires publics et privés et la SNCF. Le terminal est opéré

par une société ad hoc, créée en décembre 2000 et transformée depuis 2011 en société publique locale d'aménagement : Lille Dourges Conteneur Terminal (LDCT) à qui est confiée la gestion du terminal par un bail de longue durée, ouverte à tout opérateur s'engageant à apporter du trafic sur la plateforme. Son capital est partagé entre des transporteurs et les ports maritimes et fluviaux du Nord-Pas-de-Calais : Naviland Cargo (filiale de SNCF), Novatrans (filiale de GCA groupe Charles André), Transfesa (opérateur ferroviaire espagnol), NCS (GIE des ports de Dunkerque et de Lille), Ccescontargo (opérateur fluvial). Le portage foncier des 340 hectares nécessaires à la réalisation de l'opération (240 hectares de terrains agricoles et 100 hectares de terrains industriels) est assuré par l'établissement Public Foncier (EPF), désigné en juillet 1999 comme l'opérateur foncier du projet. Encadrées par une procédure d'utilité publique, les acquisitions foncières sont alors principalement réalisées à l'amiable. Ces développements montrent bien que la chaîne des intervenants dans la création de sites logistiques peut être complexe.



**Illustration 23:** Chaîne des intervenants pour la création de sites logistiques. Source CATRAM

Les projets d'immobilier logistique devant « faire avec les agencements spatiaux préexistants »<sup>61</sup>, l'opération a intégré la requalification complète de l'ensemble des

<sup>61</sup> Lussault M. (2007). *L'Homme spatial*. Paris : Éditions du Seuil, coll. « La Couleur des idées », 363 p.

terrains industriels de l'ancien site minier ainsi que des anciens sites miniers périphériques dont les terrils 116/117, devenus en 2003 la propriété de l'EPF par l'acquisition du patrimoine foncier de Terrils SA.

Visant à assurer une bonne insertion dans le paysage<sup>62</sup> et une cohérence globale des constructions, l'aménagement de la plateforme a conduit à la mise en place, d'un cahier de recommandations architecturales et paysagères, portant sur les différentes zones logistiques, le centre de service et le terminal de transport combiné. Le maillage général de la plate-forme s'organise à partir de l'axe du canal de la Deûle qui traverse le site de part en part. Les constructions d'importance sont implantées selon des directions perpendiculaires ou parallèles à cet axe, les aires de manœuvre et de stationnement étant organisées en fonction des mêmes directions de référence.

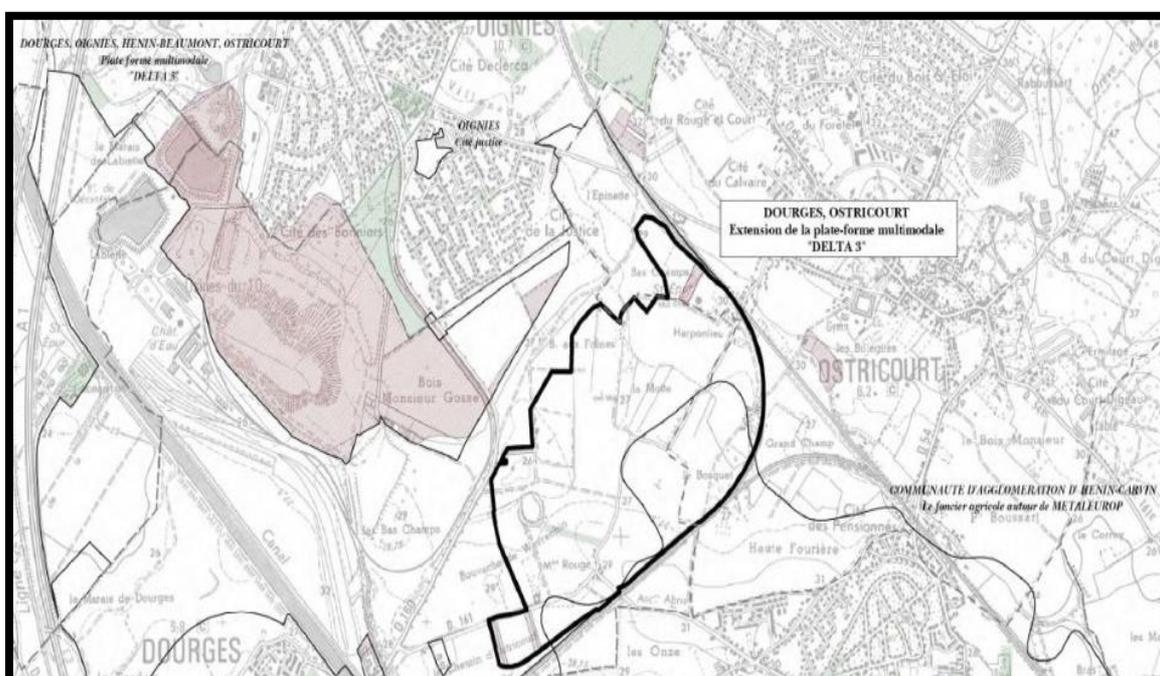
En 2012, LDCT a réalisé 80 447 passages chantiers correspondant à 273 520 manutentions en EVP équivalent conteneur 20'. Le Terminal de Delta 3 Dourges se place ainsi au 3e rang en France derrière le port de Paris et le port de Strasbourg. LDCT a traité 3 415 trains et 150 barges fluviales en 2012. Le trafic de matières dangereuses représente plus de 16 % de l'activité du Terminal en 2012. Aujourd'hui, ses 300 000 m<sup>2</sup> d'entrepôts sont pleins, loués à des grandes enseignes telles que *Leroy Merlin*, *Décathlon*, *Kiabi*, *Oxybul* ou *Yamaha*. Notons que le trafic de matières dangereuses représente, selon les données communiquées, plus de 16 % de l'activité du Terminal en 2012.

Le site étant aujourd'hui entièrement commercialisé et la demande restant soutenue, le Syndicat mixte a décidé l'extension de la plate-forme sur les terrains limitrophes. Delta 3 aborde une nouvelle phase de développement avec l'aménagement courant 2014 de 132 hectares supplémentaires visant à doubler la taille et les capacités logistiques de la plate-forme avec un potentiel d'entrepôts nouveaux de l'ordre de 300.000 m<sup>2</sup>. Répartie sur les communes de Dourges (113 hectares) et d'Ostricourt (19 hectares), cette extension comprend une déviation de la RD 306 qui contournera la zone à terme. Autorisant la construction d'entrepôts de grande taille, le projet prévoit également la création d'un nouveau parc de services sur cinq hectares environ. Bon nombre de propriétaires et d'exploitants agricoles se trouvent concernés

---

<sup>62</sup> La plateforme Delta 3 a reçu en 2004 de Jean-Paul Delevoye ministre de l'aménagement du territoire, le prix TERRITORIA de l'aménagement et de l'urbanisme, prix organisé par Christian Poncelet, président du sénat

par l'opération, et comme dans le cadre de la première phase d'implantation de la plate-forme, la démarche d'acquisition amiable est privilégiée avec la signature de protocoles d'indemnisation avec les différents acteurs. La phase d'extension que connaît la plateforme multimodale Delta 3 sur les communes de Dourges et d'Ostricourt (cf. cartographie) illustre le développement croissant de l'activité logistique sur le territoire de la CAHC et traduit la dimension extensive d'une activité consommatrice d'espaces et qui s'étend sur le territoire pour répondre aux besoins économiques et commerciaux.



**Illustration 24:** Le projet d'extension autour de la plateforme Delta 3

### 3 La reproduction de rapports sociaux urbains historiques et le développement de la logistique sur le territoire de la CAHC.

Le processus qui mène aujourd'hui à la présence importante des infrastructures de transport et de logistique sur le territoire que nous explorons joue ainsi de plusieurs logiques économiques, sociales contemporaines, mais également de situations et des aménagements hérités, situés sur des temporalités plus ou moins longues. Il nous semble que ce processus recouvre une réalité plus anthropologique qui en est également le moteur.

#### 3.1 Héritages infrastructurels : le long des routes et des nœuds d'autoroutes

À l'échelle métropolitaine et régionale, les infrastructures logistiques prennent appui sur les infrastructures mobilitaires plus ou moins anciennes (Rodrigue, 2004 ; Hesse, 2004<sup>63</sup>) à même de permettre l'emboîtement et les transitions territoriales que nous avons évoquées, vers l'échelle mondiale. La CAHC ainsi que la Communauté d'Agglomération voisine la CAD se présentent ainsi comme un nœud multimodal de voies de communication :

- Des plus anciennes comme les voies navigables, fleuves et rivières, mais également canaux qui commencent à être creusés dès le 13<sup>e</sup> siècle<sup>64</sup>, comme le canal de la Deûle, qui traverse l'infrastructure logistique Delta 3 et qui est aujourd'hui élargi à des péniches à grand gabarit.
- À celles héritées de la révolution industrielle, les voies ferrées, avec aujourd'hui l'enjeu des autoroutes ferroviaires pour le fret.
- À celles plus récentes datant de l'âge de l'automobile, l'autoroute A1 construite en 1954, croise l'autoroute A 21 appelée la « rocade minière », qui remplace elle-même la RN455 en 1971.

---

<sup>63</sup> Sur l'importance de l'accessibilité pour le choix de la localisation des activités logistiques voir Woudsma, C., et coll., « *Logistics land use and the city: A spatial-temporal modeling approach* », Transportation Research Part E, 44, pp. 277-297, 2007.

<sup>64</sup> Percement du canal par Jean III, en 1271, voire Jean-Baptiste Tierce, « Notes historiques sur Haubourdin et ses Seigneurs », Archives de Lille, 1860.

À l'échelle du continent, ces voies de communication prennent appui sur les axes économiques hérités de la révolution industrielle, mais qui relèvent d'un processus d'échanges continu depuis le moyen-âge. Le Nord-Pas-de-Calais comme nous l'avons précédemment rappelé, se situe ainsi au cœur du range Nord européen, ainsi que des trois ports majeurs situés de la façade maritime de la région. Si les infrastructures mobilitaires permettent de comprendre le processus de développement de la logistique selon une dimension opportune liée à l'histoire, d'autres éléments plus politiques convergent ici pour faire de la CAHC et de la CAD ce qu'elle est. En effet, l'histoire passée sur laquelle s'appuie le développement de l'aménagement logistique n'est pas uniquement celle des transports. Histoire économique, c'est également une histoire des rapports sociaux et politiques qui intervient ici.

En effet, replacer les projets d'aménagement du territoire dans des logiques de développement économique ou environnementales contemporaines ne permet pas de faire abstraction de l'histoire des hommes et des rapports sociaux. Comme l'écrit Alain Tarrius, la perspective historico-anthropologique est toujours un élément majeur de compréhensions des dynamiques d'aménagement (Tarrius, 1992). Les logiques d'aménageurs croisent celles des milieux politiques, économiques ou des groupes sociaux constitués en entités parties prenantes du débat public. Dans les projets d'aménagement se jouent et se rejouent alors de manière plus ou moins consciente les convergences et les antagonismes sociaux, les rapports de classes et les intérêts disparates constitués de longue date sur les territoires. Prendre en compte la situation géographique de la CAHC aux confins des voies de communication historiques de la révolution industrielle permet de comprendre les atouts dont bénéficie le Nord-Pas-de-Calais pour développer son économie et ses activités de transport et de logistique. Cela permet en partie de comprendre pourquoi la plateforme Delta 3 se trouve en cet endroit. La fin de l'extraction charbonnière, la nécessité de reconversion du site et les opportunités de reconversion économique sont d'autres facteurs explicatifs.

Si les justifications écologiques ne sont pas absentes du projet d'aménagement et de développement de la plateforme multimodale delta 3, l'activité quotidienne de l'infrastructure est porteuse d'externalités négatives, notamment les nuisances du système routier de marchandise. Notons ici que, comme l'indique une étude de l'INSEE<sup>65</sup>, l'A1 voit passer 19.000 véhicules poids lourds par jour aux abords de la commune de Dourges, ce trafic excédant toutefois rarement le quart du trafic total. Notons encore, comme nous l'avons vu, que ces externalités semblent peser peu lorsqu'elles sont comparées à celles générées par l'industrie minière et sidérurgique et mesurée à l'aune des enjeux du développement économique.

Comprendre de manière plus fine les processus d'implantation et de spatialisation de la logistique, en dépit des registres justificateurs de prime abord contradictoires, renvoie à la nécessité de les resituer à la croisée des principes de circulation des marchandises et d'organisation des réseaux logistiques, ainsi que des logiques d'acteurs saisies dans leur historicité et à différentes échelles territoriales.

En effet, au cours de notre enquête nous nous sommes rapidement rendu compte de l'importance de cet autre facteur qui se décline à trois niveaux : d'une part, l'histoire de la relation du bassin minier avec la capitale régionale Lille. D'autre part, l'histoire des solidarités et surtout des concurrences entre les diverses entités de l'ancien bassin minier lui-même, enfin, à l'intérieur de l'intercommunalité, les différences d'implication des acteurs institutionnels vis-à-vis de la plateforme Delta 3. Des entités sociogéographiques en solidarité ou concurrence donc, selon des stabilités ou recompositions qu'il convient d'examiner.

### **3.2 Enjeux d'expansion et de domination**

Nous avons déjà évoqué le lien qui unit l'industrie lilloise du textile notamment et de biens manufacturés avec le bassin minier fournisseur de combustible et de matières premières. Consciemment ou non, plus ou moins intériorisé par les acteurs sociaux, il existe cependant

---

<sup>65</sup>Insee-Dossier de profil n° 110, « Les espaces du Nord-Pas-de-Calais - Trajectoires, enjeux et devenir », fascicule 5, octobre 2012

une dissymétrie dans cette relation depuis la révolution industrielle faisant apparaître une dépendance d'une entité par rapport à l'autre.

Lorsqu'en 1992, comme nous l'avons précédemment rappelé, née l'idée d'un déplacement des activités de la gare Saint-Sauveur située en plein centre de Lille pour des raisons de nuisances et d'inadaptation, les notables locaux n'ont pas de difficultés à imaginer leur déplacement hors des limites de Lille, commodément dans le bassin minier. Comme l'indique le directeur général du pôle d'excellence Euralogistic<sup>66</sup>, dont la mission d'intérêt régional se donne pour objectif d'imposer le leadership logistique de la région Nord-Pas-de-Calais, au nord-ouest de l'Europe : « *le projet de développement de la filière logistique sur le territoire s'inscrit aussi dans une action en faveur des demandeurs d'emplois peu qualifiés* ». Population de « tout temps » peu qualifiée et qui devrait le rester d'autant plus que les édiles lilloises auraient « choisi pour elle » un type de développement économique, la logistique, secteur dans lequel la part de l'emploi peu qualifié est en hausse continue et notamment, comme le souligne Marc-Antoine Estrade, « *parce que le développement des grandes entreprises au détriment des petites s'est accompagné d'une industrialisation du travail créant des emplois salariés peu qualifiés* »<sup>67</sup>.

Ce discours, que nous avons rencontré à de nombreuses reprises lors de nos investigations, va de pair avec les indices de ce qui représente une expansion « naturelle » lilloise, et la prépondérance de la « ville centre » observée dans les mobilités résidentielles avec le territoire de l'ancien bassin minier. En effet, « se distinguant par leur mobilité affirmée »<sup>68</sup> pour des raisons de choix de cadre de vie et de coût d'accès au foncier, les cadres lillois, notamment, préfèrent s'installer aux bords de la métropole. En conséquence, une part non négligeable des personnels administratifs de la plateforme Delta 3, comme des acteurs la CAHC, réside à Lille ou bien se revendiquent comme « étant de Lille ». Ces faits seraient déjà en eux-mêmes significatifs de la manière dont se rejoue ici l'ancienne relation entre Lille et l'ancien bassin minier.

---

<sup>66</sup> <http://www.euralogistic.com/poles/missions.html>

<sup>67</sup> Marc-Antoine Estrade, « Une prospective socio-économique du travail et de l'emploi peu qualifié », in « L'emploi, nouveaux enjeux » - édition 2008, INSEE.

<sup>68</sup> INSEE, dossier de profils n°110-op.cit.

Elle se double en plus d'un discours souvent extrêmement stigmatisant des populations de la CAHC sur la base de leur supposé immobilisme, leur archaïsme d'anciennes « gueules noires », leurs origines immigrées ou leur manque de formation<sup>69</sup>. Depuis l'ancien Bassin minier, les représentations des « Lillois » tendent bien souvent à leur associer les traits stéréotypés des « nantis condescendants » qui ne peuvent se prévaloir « *de toujours avoir tout obtenu dans l'effort et les luttes sociales* » dans les mots du maire de la commune de Courcelles-Lès-Lens. Avec d'autres mécanismes de « retournement du stigmat », ces jeux de (mauvais) regards croisés, redoublés par des divisions ancrées dans l'histoire des colorations politiques locales, participent de la constitution d'"identités réactionnelles", c'est-à-dire construites en réaction à un élément de l'environnement auquel on devient sensible comme à un stimulus exclusif et *in fine* d'un marquage et d'un maintien des frontières entre des « nous » et des « eux ». Cette histoire complexe des relations et rapports sociaux, de rapport de domination et d'« extension du domaine de Lille », ainsi que de résistance, tirée ici dans les contours, est essentielle à la compréhension du positionnement des acteurs institutionnels de la CAHC. Cette histoire oscille entre la volonté de coller à la modernité en sachant prendre place dans « la compétitivité nationale », et la crainte de subir l'élargissement de l'aire d'influence de la ville-centre de Lille au risque de ne plus avoir en main la transformation de leur territoire qui, à de nombreux égards, apparaît sous les traits d'un « territoire servant »<sup>70</sup> auquel l'État aurait imposé dans l'histoire des activités qui se sont avérées préjudiciables et indésirables (Métaleurop).

Dans ce contexte, on pourrait se demander alors pourquoi les responsables politiques locaux acceptent ce qui a tout l'air d'une appropriation de son territoire. De fait, les termes de la convergence sont certainement à trouver dans l'urgence économique, l'opportunité d'un développement souvent décrit selon des attentes quelque peu miraculeuses, le développement de l'emploi et la question environnementale nous allons y revenir.

---

<sup>69</sup> Nous avons entendu ce discours à plusieurs reprises de la part de responsables de Delta 3, mais également à l'intérieur des administrations publiques locales. Il émane systématiquement de personnes qui habitent à Lille et travaillent sur le territoire de la Cahc.

<sup>70</sup> Utilisée par Nicolas Raimbault comme « *Expression consacrée parmi les acteurs franciliens, notamment les élus de banlieue, pour qualifier les communes de banlieues pressées d'accueillir les activités nécessaires à Paris, mais indésirables intra-muros* », in Nicolas Raimbault et coll., « Les implantations logistiques entre réseaux et territoires », *L'espace géographique*, 2013/1 Tome 42, p. 32-43.

### 3.3 Le territoire morcelé de la logistique : juxtapositions et concurrences

Il ne faudrait pas cependant réduire les logiques d'acteurs à une opposition entre le bassin minier et l'agglomération lilloise. D'une part, le territoire du bassin minier n'est pas homogène et les différentes entités qui le composent autour de ses grandes agglomérations (Lens, Henin-Carvin, Douai, Valenciennes pour les principales) sont également en concurrence plus qu'en convergence. D'autre part, à l'intérieur même de la CAHC, les communes ne participent pas de la même manière au développement de la plateforme Delta 3.

Alors qu'à l'heure actuelle le site de Delta 3 voit sa superficie doubler, l'implantation récente de l'un des quatre centres de distribution en France du géant américain de la distribution en ligne *Amazon* ne s'est pourtant pas faite sur le site de Delta 3, mais sur la petite commune frontalière de Lauwin-Planque située sur le territoire de la CAD à moins de 5km de Delta 3. L'implantation de ces entrepôts au sein du parc de la plateforme Delta 3 aurait pu constituer une solution, partant de la logique de massification et de concentration des activités et flux logistiques. Plusieurs entretiens ont ainsi révélé la compétition farouche que se sont livrés les acteurs de la CACH et ceux de la CAD. Dans la logique économique et d'emploi, ces territoires apparaissent ainsi en concurrence plus qu'en convergence. Et si les activités liées à la logistique seraient bien l'un des plus puissants aménageurs à l'échelle de l'agglomération lilloise, il est à noter qu'à l'échelle départementale et des collectivités territoriales il n'y a pas de cohérence d'ensemble. Entre investissements privés et rivalités politiques, de grosses entités de logistiques (Delta 3, Amazon) se juxtaposent, les unes par rapport aux autres, mais aussi par rapport à de nombreuses petites entités privées, entreprises de transport, petites plateformes privées. Le territoire est ainsi morcelé par la logistique plutôt que travaillé par une dynamique cohérente et voit les différents acteurs politiques et économiques se livrer une forte concurrence à l'intérieur même de l'ancien Bassin-minier.

De ce point de vue, la logique des entreprises ne suit pas celle du politique. Par exemple, bien que les acteurs de la plateforme Delta 3 aient aménagé des entrepôts et accueillent les stocks de l'entreprise Décathlon, certains de nos interlocuteurs se posent aujourd'hui la question du

départ de l'entreprise qui semblerait avoir plus d'intérêts à centraliser toute son activité sur Valenciennes où vient d'ouvrir la plus grande de ses six plateformes européennes<sup>71</sup>. Une fois encore, nous pourrions souligner les différences d'opportunité par rapport aux réseaux mobiliers, la connexion fluviale, autoroutière et ferroviaire. Et ainsi d'insister avec Marie-Agnès Lanneaux que la plateforme Delta 3 « *n'est pas la seule plateforme logistique du Nord-Pas-de-Calais, elle est en concurrence avec d'autres sites qui offrent également de nombreux avantages : Conforama et Décathlon intéressés par Dourges se sont finalement implantés sur d'autres sites, le premier à Valenciennes (32 000 m<sup>2</sup>, 100 emplois), le second à Houpelines (entrepôt de 30 000 m<sup>2</sup>, 150 Emplois). En effet, Valenciennes possède des disponibilités foncières, de bonnes infrastructures de communications (A2 (Paris-Valenciennes-Bruxelles), deux fois plus fluide que l'A1), un réseau fluvial à grand gabarit (Canal de l'Escaut qui permet de rejoindre les ports du Nord, Rotterdam, Anvers...).* »<sup>72</sup>. Peu de différences entre Valenciennes et Dourges finalement, nonobstant la fluidité de l'A2.

Si l'implantation des activités logistiques est soumise aux déterminants classiques de la localisation des activités économiques, notons également que l'apport de financements publics semble déterminant pour le choix des entreprises. D'autre part, comme le note Nicolas Raimbault au sujet des mécanismes de gouvernance des territoires de la logistique : « *leurs localisations sont opportunistes et peuvent être remises en cause à la faveur d'un changement dans l'organisation logistique, dans le réseau de l'entreprise, ou d'une opportunité foncière. La métaphore utilisée pour décrire les logiques d'implantation des terminaux de conteneurs, « des pions[s] dans un jeu d'échecs » (Slack, 1993), s'applique ainsi aux implantations logistiques, tant ces lieux sont devenus interchangeables pour les entreprises* »<sup>73</sup>

---

<sup>71</sup> « Ouverte depuis le 18 novembre 2013, la plateforme logistique Décathlon de Rouvignies, au bord de l'A2 près de Valenciennes, soufflait ce lundi matin sa première bougie. Cet anniversaire, couplé à l'inauguration, était l'occasion de mesurer que les 38 millions d'euros investis, soutenus par les aides publiques (600 000 de l'État, 1,24M de l'agglomération Valenciennes métropole qui a réalisé aussi pour 2M de voiries) sont bien utilisés. [...] Un an seulement, mais la plateforme réfléchit d'ores et déjà à une extension de 18 000 m<sup>2</sup>. Signe, s'il en était besoin, que la logistique chez Décathlon se (s)porte bien ! » Cécile Thiébaud et Didier Crasnault « Rouvignies : la plateforme logistique de Décathlon prévoit dédoubler son activité en 2015 », La Voix du Nord, 24 novembre 2014

<sup>72</sup> Marie-Agnès Lanneaux, « Le développement des plates-formes logistiques multimodales en Nord-Pas-de-Calais », in *Interrégionalité et Réseaux de Transports*, Actes du Colloque du Besançon, Presses Universitaires de Franche Comté, Sept 2005.

<sup>73</sup> Raimbault Nicolas, *op.cit.*

Pour comprendre l'effet de morcellement du territoire engendré par les projets d'immobilier logistique, il est donc important de souligner la forte concurrence qui s'exerce entre les collectivités territoriales, mais également à l'échelle européenne. De plus, aujourd'hui la porte d'entrée française des marchandises mondialisées se situerait également plus au sud, en Normandie, au Havre. Si l'analyse économique n'est pas notre objet ici, ces réalités ne manquent pas d'interroger les stratégies de développement au regard notamment de leurs micro-conflits locaux.

Ainsi, l'expulsion des activités logistiques de la ville de Lille est un premier mouvement du processus d'apparition d'une infrastructure telle que la plateforme Delta 3 dans un périurbain éloigné de la ville centre (phénomène de desserrement logistique). Mais on constate un deuxième mouvement qui répartit ces équipements sur toute la ceinture que constitue le bassin minier. Intervient dans ce deuxième mouvement la concurrence entre les entités administratives-politiques pour attirer à elles les différentes plateformes produisant une dissémination de ces équipements sur tout le territoire. Mais l'un comme l'autre de ces phénomènes n'existerait pas si il ne s'inscrivait dans un mouvement plus large de circulation de marchandise à l'échelle mondiale et l'arrivée de ces marchandises dans la métropole lilloise via les ports de Dunkerque, mais surtout de Belgique et des Pays Bas.

## DEUXIEME PARTIE

### **La logistique et le commerce des marchandises : la notion de dispositif dans le processus de structuration de la ville ordinaire**

Le processus d'apparition et de développement des activités logistiques (transbordement et stockage) en ces lieux de l'aire géographique lilloise est complexe. D'une part, comme nous l'avons vu, la justification par l'opportunité d'un site connecté (route, rail, fleuve), la nécessité économique, la justification écologique sont au cœur du processus d'apparition de la plateforme Delta 3 en ce point de l'ancien bassin minier du Nord-Pas-de-Calais. D'autre part, nous avons également montré que ce processus recouvre une réalité plus anthropologique. Il s'inscrit dans l'histoire des rapports sociaux, des convergences et des concurrences entre le bassin minier et la ville de Lille, les relations des différentes entités du bassin minier entre elles, avec en toile de fond, l'Europe et ses hauts lieux de la logistique, Anvers, Rotterdam.

Cette troisième partie pointe d'abord le caractère pacifié de ces procès d'aménagement. En dépit de leurs répercussions diverses, la multiplication des ITEL (Infrastructures de Transports Et de Logistique) ne génère pas de mobilisations significatives, à même de retarder les implantations ou de remettre en cause les extensions à venir. Ces répercussions sont pourtant importantes en termes de contraintes et d'opportunités de déplacement notamment, mais plus largement en termes de qualifications spatiales, que nous entendrons comme un processus qui confère à ces espaces un nom, des usages potentiels et des représentations symboliques.

Afin de les appréhender, *dans un deuxième temps* de ce chapitre, nous proposons une ethnographie des usages des espaces de la logistique ou plus précisément des espaces en interaction avec les activités de la logistique selon différentes échelles. Cette question des

échelles est cruciale. En effet, où s'arrête et où commence « l'impact » territorial de ces activités et des sites qu'elles occupent ?

De ce point de vue, nous développerons l'idée que les infrastructures de la logistique travaillent le territoire en profondeur, au-delà des sites occupés en faisant *dispositif* avec les aménagements mobilitaires sur lesquels ils viennent s'arrimer. À partir de nos observations, nous élargirons cette notion de dispositif en prenant en compte les « espaces commerciaux de masse », comme le centre commercial Auchan de Noyelles-Godault, eux-mêmes liés à la logistique pour leur approvisionnement et connectés aux voies de communication autoroutières.

## 1 Omniprésence et impensés des espaces de la logistique : l'hypothèse de « situations ordinaires » de l'aménagement

*« L'activité collective qui se forme autour d'une situation problématique a été analysée, dès lors qu'elle engage des personnes qui ne sont pas directement concernées, en termes de constitution d'un public autour d'un Problème public [...] Une situation est réfléchie comme problématique lorsqu'elle organise l'activité collective de ses participants, alors qu'ils s'efforcent d'en déterminer, en vue de les maîtriser, les conditions de son advenue, les phases de son déroulement et les conséquences qui s'ensuivent ». Daniel Cefaï<sup>74</sup>*

La polyvalence d'activités générée par la logistique représente autant de vecteurs d'aménagement du territoire. Pourtant, bien que « gigantesques et spectaculaires », les espaces de la logistique semblent « passer inaperçus » et « ne pas faire polémique ». L'arrivée récente des entrepôts de 100 000 m<sup>2</sup> de l'entreprise *Amazon* sur le territoire de la commune voisine de Lauwin-Planque suscite bien une médiatisation en termes d'économie et d'emplois, mais pas en termes de problématique d'aménagement.

### 1.1 Entre indifférence et valorisation des avantages au regard d'une situation économique difficile

Comme nous l'avons vu, l'emprise spatiale de la plateforme Delta 3 n'échappe pas aux acteurs que nous avons rencontrés et dont la fonction les positionne au plus près des problématiques d'aménagement et d'environnement. Delta 3 s'étend sur près de 400 000 m<sup>2</sup> et il ne s'agit là que des entrepôts, l'infrastructure globale aménagée de manière à être la moins

---

<sup>74</sup>Daniel Cefaï, « Public, socialisation et politisation : une interrogation à partir de Mead et Dewey ». Actes du Colloque international « George Herbert Mead et la question de la socialisation », 28-29 avril 2011, Paris Ouest

visible possible fait au total plus de 2 km<sup>2</sup>. Qu'il s'agisse des élus des communes jouxtant le périmètre de la plateforme ou des acteurs en charge de la valorisation des espaces sensibles, il existe bien une conscience des effets spatiaux des aménagements de la logistique illustrée par les propos de l'adjoint en charge des questions d'environnements au conseil municipal de la commune d'Evin-Malmaison, commune située en bordure de l'infrastructure : « *La plateforme prend de plus en plus de place, elle arrive à nos portes... Si on voit le site, il y avait des possibilités de promenade, de chasse... l'activité animale, la faune, la flore. On voit bien que tout va être macadamisé, c'est des milliers de m<sup>2</sup> qui vont disparaître* ». C'est également le constat dressé par l'adjoint au maire de la commune de Noyelles-Godault, commune où la problématique foncière est très forte : « *C'est vrai que la logistique, ça bouffe du terrain !* ». Cependant, pour la grande majorité de nos interlocuteurs, les aménagements liés à la logistique ne semblent pas susciter de trouble au sens de John Dewey<sup>75</sup>. Il est en effet remarquable que, pour les riverains que nous rencontrons dans la Communauté d'agglomération, l'aménagement de la plateforme ainsi que de sa récente extension suscite peu de réserve. Tandis qu'une grande partie des habitants montrent une retenue quasi indifférente, d'autres font totalement abstraction des nuisances engendrées en termes de répercussions paysagères ou d'engorgement des infrastructures routières.

À l'inverse de la polémique, le développement de la logistique génère une adhésion large sur la base de l'intérêt économique et de l'emploi « à tout prix » : adhésion que nous rencontrons à de nombreuses reprises du côté même des acteurs ne se montrant pas indifférents à la problématique de l'emprise spatiale de l'infrastructure. Comme nous l'indiquera l'adjoint précédemment cité : « *Si l'on voit le côté économique c'est sûr qu'on est tous contents* ». Les propos d'un élu en charge des questions relatives au cadre de vie nous paraissent ici révélateurs d'un positionnement consensuel consistant à « faire de nécessité vertu » : « *la logistique, mais c'est une nécessité ! Nous sommes conscients, en tant qu'élus que les industries lourdes vont disparaître (...) Et par rapport aux industries lourdes, on est parti pour ne plus installer ces industries. L'atout de la logistique c'est que ce n'est pas polluant, bien sûr avec les camions, les échappements... Mais comparé à Métaleurop, c'est*

---

<sup>75</sup>Voir, John Dewey, « Logique : Théorie de l'enquête » (1938), Paris, PUF, 1993. Dewey J., « Le public et ses problèmes » (1927), Paris, Gallimard, 2010.

*certainement moins dangereux. Moi j'ai travaillé à Métaleurope, j'ai vu l'évolution, c'est terrible, moi je pense que c'est une bonne chose, peut-être pas pour tout le monde (...) dans la région il n'y a plus beaucoup de possibilités de travail, il y en a beaucoup qui sont restés sur le carreau ».*

Questionnant l'adhésion de ses administrés au projet d'aménagement de la plateforme l' élu nous indique que les habitants de la commune : « *auraient suivi de loin son implantation en se disant il va y avoir du travail* ». Dans le contexte territorial, marqué par l'arrêt de l'extraction minière, mais également et profondément, par la liquidation en mars 2003 de la plus importante fonderie de plomb et de zinc d'Europe, la fonderie Métaleurope à Noyelles-Godault, le licenciement de ses 830 salariés ainsi que l'abandon d'un site considéré comme le plus pollué de France<sup>76</sup>, les externalités négatives de la logistique semblent peser peu lorsqu'elles sont comparées à l'aune de ses séquelles environnementales et sociales. C'est ainsi que la pollution générée par l'augmentation du trafic sur le territoire n'empêche pas d'affirmer, comme nous l'indiquera la maire de la commune de Bois Bernard, que « *l'arrivée de la plateforme Delta 3 représente une grosse bouffée d'oxygène* ».

D'autre part, si la logique de « l'emploi à tout prix » est peu souvent absente des arguments évoqués en faveur de la plateforme delta 3 et, au-delà, du développement de la filière logistique, l'activité économique générée est jugée faible par plusieurs élus rencontrés. Ceux-ci émettent des doutes sur la plus-value réalisée en termes de création d'emplois sur le bassin : « *On nous a fait miroiter beaucoup d'emplois dans un territoire sinistré économiquement, mais pas sûr que l'on soit à la hauteur des espérances, on nous a fait miroiter quelque chose qui devait monter en puissance* ». De fait, nous n'avons pas réussi à connaître le nombre exact d'emploi créé directement ou indirectement par la plateforme. Les chiffres varient, les comptages aussi, entre contrats réels et équivalents temps pleins, CDI et temps partiels. Cette opacité, comme nous allons le voir, est un élément caractéristique du positionnement de nos interlocuteurs à l'égard de l'économie de la logistique.

---

<sup>76</sup>Au sujet de la fermeture du site de Metaleurop Nord voir notamment : Frédéric H. Fajardie, « Métaleurop, paroles ouvrières », Mille et une nuits, 2003. Jean-Luc Loyer et Xavier Bétaucourt, « Noir métal, au cœur de Metaleurop », Delcourt, collection Mirages, 2006. Également plusieurs films/documentaires, dont « Le conflit Metaleurop » de Stéphane Czubek et Gilles Lallement, 2004

## 1.2 De l'opacité des contenus et des fonctionnements comme élément de perception des infrastructures logistiques

La plateforme Delta 3 n'est pas un équipement de service public faisant l'objet d'une concession à un opérateur privé. L'infrastructure est louée comme un bien immobilier public sous le régime d'un bail commercial à l'opérateur Lille Dourges Conteneur Terminal. S'intéressant aux logiques actuelles des implantations d'entrepôts, Nicolas Raimbault souligne à propos de l'infrastructure que « *son opération n'est pas assortie d'un cahier des charges, d'une mission de service public, par définition au cœur du principe de la délégation de service public. Au contraire, la finalité de l'usage du terminal est privée* »<sup>77</sup>. Dis autrement, le locataire peut jouir de sa location comme bon lui semble, ce qui n'est pas sans générer de l'incertitude, voire de l'opacité.

L'imperméabilité de la plateforme pour les acteurs territoriaux est un élément central des discours recueillis à propos de sa perception. Comme nous l'avons dit, ils peinent à se faire une idée claire du nombre d'emplois créés par la plateforme, pas plus qu'ils ne semblent savoir combien de leurs administrés y travaillent : « *la plateforme est complètement fermé, difficile de dire combien de Dourgeois y travaillent* », nous indique l'adjoint au développement économique de la commune de Dourges.

De manière générale, l'ensemble des acteurs que nous rencontrons se fait une image très floue de ce qu'il se passe derrière le périmètre grillagé de la plateforme Delta 3, alors qualifiée « *d'État dans l'État* », pour reprendre l'expression de l'élu précédemment cité. Pour ces derniers, comme pour les habitants de la communauté d'agglomération, ceux-ci se disent peu informés du projet d'extension de l'infrastructure. Selon la responsable du service environnement de la commune d'Evin Malmaison, jouxtant le périmètre de la plateforme, les habitants n'auraient eu conscience du projet de son extension qu'en voyant l'avancée des travaux préalables de fouille archéologique. Se sentant spectatrice par rapport à la plateforme et à son projet d'extension, la responsable exprime le fait de ne pas avoir de marge de

---

<sup>77</sup>Nicolas Raimbault et col, op cit

manœuvre : « *Projet communautaire... pas d'impact sur notre territoire, donc chacun chez soi, on n'a pas eu notre mot à dire* », elle ajoute : « *les discussions se font au niveau de la CAHC... c'est le Président qui a pris la décision* », et de découvrir le plan de l'extension posé sur la table lors de notre entretien : « *Ah ! Vous avez le plan ! Pour le coup ça m'intéresse !* » Ce sentiment d'absence de marge de manœuvre se redouble en des discours mettant en cause la contribution effective de la plateforme aux objectifs de la transition via l'intermodalité et le développement de modes de transport plus respectueux de l'environnement : « *Pour apercevoir une péniche sur le canal, il faut se lever tôt !* ».

### **1.3 Une relation bilatérale déséquilibrée entre acteurs de logistique et collectivités locales**

Le manque d'informations et l'absence de visions semblent nourrir des craintes quant à la pérennité du modèle de développement. Alors que les activités logistiques peuvent facilement être transférées d'un entrepôt à l'autre, les investisseurs pourraient disparaître comme ils sont arrivés. Le spectre de l'usine Métaleurope n'est pas loin lorsque la crainte d'un retour de la mono-industrie, logistique cette fois, est ici évoquée par l'élue en charge du développement économique de la commune de Dourges : « *Ce qui reviendrait à mettre ses œufs dans le même panier et refaire la même erreur que pour la mine* ».

Par ailleurs, une relation bilatérale déséquilibrée entre acteurs de logistique et collectivités locales trouve à s'exprimer dans le discours de la directrice commerciale de la plateforme Delta 3, questionnée sur la nature des rapports entre les acteurs de l'infrastructure et les élus locaux : « *on est bizarrement pas très connu ni valorisé dans la région, je ne sais pas pourquoi... par rapport à d'autres régions...* ». Elle ajoute : « *moi je préfère rencontrer des clients que des élus... on les rencontre... mais ils nous aident pas forcément dans les dossiers, je ne sais pas pourquoi. On n'est pas forcément porté aux nues par les élus* ». Elle ne s'étonne pas à l'évocation d'une certaine forme d'opacité : « *la logistique n'a pas toujours bonne presse au niveau des politiques parce qu'ils croient que c'est une boîte et qu'il n'y a personne dedans, parce qu'on n'est pas une industrie qui a besoin d'ouvriers alors qu'à*

*Amazon c'est quand même 1000 à 2000 salariés »<sup>78</sup>. Lorsque dans le cours de l'entretien nous abordons la thématique de l'insertion paysagère du site, nous notons que les élus sont peu pris en compte, présentés comme étant « bien trop occupés » pour pouvoir tenir compte de documentations techniques : « On n'a pas fait n'importe quoi. On agit comme un vrai aménageur. On a une charte paysagère. C'est aussi ce qu'on donne aux clients, aux constructeurs, ce n'est pas un élu qui va lire les prescriptions paysagères puisque c'est vraiment des documentations techniques et les élus ont autre chose à faire ».*

La directrice commerciale du site poursuit ici, présentant la vocation de la plateforme et le métier de ses acteurs : « le but c'est vraiment l'aménagement de sites logistiques pour le transport modal dans la région Nord-Pas-de-Calais... on est le bras armé de la région, dans ce cadre Delta 3 peut être associé au CSNE ou à d'autres projets ou sites de report modal... Nos métiers ce sont l'aménagement, la promotion immobilière, nous on vend des entrepôts, et la promotion du terminal pour trouver de nouveaux clients ». La démarche commerciale croise l'enjeu d'aménagement, mais également une question politique. Et de retrouver ici un raisonnement à l'échelle régionale bien plus que l'échelle locale, en des termes dont la connotation expansionniste est très claire.

#### **1.4 Parcours des marchandises : la CAHC au centre de l'économie mondialisée**

S'intéresser au parcours des produits importés et à l'approvisionnement des clients de la plateforme Delta 3 permet de saisir plus concrètement le cheminement international des flux de marchandises qui y sont stockées. Ce cheminement est décrit à nouveau ici par la directrice commerciale de l'infrastructure : « Yamaha c'est des motos, des voiturettes de golf, des jet-ski. Pour le marché ils sont approvisionnés de Chine et du Japon ça arrive pas la mer... le multimodal en partie... et ça repart en France et dans le Benelux en Angleterre. [...] ils font importer presque tout ce qu'ils vendent... il faut le savoir. Ça vient par le rail ou la barge et après c'est livré aux entrepôts, et une partie des marchandises qui sont préparées repartent en rail/route pour le sud de la France, pour Leroy Merlin ». Ce parcours des marchandises est

---

<sup>78</sup>Ce point pourrait valoir pour l'ensemble des espaces de la logistique au-delà de la CAHC, tout au moins participer d'une perception mystérieuse de ces équipements

bien celui de l'économie mondialisée. L'infrastructure est directement en prise avec les principaux pôles européens Espagne (Madrid, Barcelone), Royaume-Uni (Barking, près de Londres), Pays-Bas (Rotterdam). Elle l'est également avec la Chine, le Japon, les usines de production des biens de consommation.



**Illustration 25 :** Infrastructures mobilières aux abords de la plateforme multimodale Delta 3 (en arrière-plan), Autoroute A1 et A21

« Il faut le savoir » et cependant, peu le savent (ou en sont conscient), parmi les acteurs politiques locaux et les habitants. D'une part, l'activité prime sur son contenu. D'autre part, l'activité logistique est considérée comme située « au carrefour de l'Europe », mais pas au carrefour du monde. Le Nord-Pas de Calais est bien un carrefour de l'Europe, et déjà là s'agit-il d'une vision ethnocentrée, puisqu'il y en a bien d'autres. Mais cette expression « Carrefour de l'Europe » très usitée localement, est très réductrice et ne concourt pas en faire un territoire inscrit dans des échelles plus larges et perçu comme tel. Pourtant et de fait, l'activité logistique situe le Nord-Pas-de-Calais comme « un carrefour du monde », et précisément un «

carrefour de la mondialisation » où se rassemblent les marchandises avant d'être redistribuées vers la France et l'Europe : « *À part un ou deux camions qui sont perdus sinon (la mondialisation) cela ne se voit pas* » nous dit-on. Ou bien encore : « *c'est une économie cachée* ».

Dans ce sens, l'impensé dont semble relever les flux internationaux de marchandises en lien avec la plateforme Delta 3 renvoie à la difficile perception par les acteurs de la CAHC de l'échelle métropolitaine/régionale alors même que la région Nord-Pas-de-Calais est impliquée dans la gestion de la plate-forme. Elle l'est d'autant plus que l'échelle métropolitaine, et c'est ici l'une de nos hypothèses de travail, gagnerait à être analysée comme opérant la jonction et l'articulation entre les échelles locales et globales.

Si l'opacité de la plateforme multimodale est renforcée par le fait que ses opérateurs ne semblent partager leurs informations et leurs stratégies qu'avec parcimonie, l'absence de « vision globale » telle qu'elle s'exprime par nos interlocuteurs renvoie également plus généralement aux enjeux du développement des infrastructures de transport ici exprimées au travers des propos d'une élue locale « *je préférerais qu'on passe l'A1 à 5 voies s'il faut, plutôt que de créer une autre voie qui va bousiller un territoire, et je ne suis pas sûr qu'aujourd'hui on ait quelqu'un qui s'intéresse à cette question, c'est la grosse difficulté, un département, ça doit vivre avec son département voisin. La vision globale on ne l'a pas* ».

Il y a donc plusieurs paradoxes entre l'emprise spatiale très importante des aménagements liés à la logistique, la non- appropriation du sujet par les collectivités et l'impensé que représente le transport international de marchandise. Un territoire de la mondialisation économique perçu comme étant parcouru par « 2-3 camions » ; un territoire investi par les acteurs de la CACH, mais pris dans les enjeux régionaux ; un pari économique où convergent enjeux politiques et financiers, mais sans véritable stratégie à long terme.

## 1.5 Dimension écologique et paysagère de la perception des aménagements logistiques

Élément central du projet d'aménagement de la plateforme Delta3, l'attention accordée à l'insertion paysagère et architecturale de l'infrastructure a impliqué une requalification de toute la zone d'exploitation, nous l'avons vu. Cette dimension « verte » de la requalification imprègne les représentations du site et joue comme un ressort essentiel du débat public autour de ces aménagements.

L'infrastructure est ainsi qualifiée par les acteurs territoriaux comme « *Un atout majeur pour la région et pour l'écologie* » ou encore « *une belle réalisation pas trop mal intégrée dans le paysage* ». L'opération de réaménagement est donc présentée sous un jour positif, en termes d'emplois nous l'avons dit, mais également en termes de requalification « naturelle ». Pour la majorité de nos interlocuteurs le réaménagement se caractérise par le passage d'une zone grise à un espace de loisir et un paysage « vert » qui valorise le patrimoine et la biodiversité.

Les espaces de logistique en tant que tels, le transbordement, les voies ferrées, les containers, sont cachés à la demande des riverains, exprimés lors d'une consultation organisée par les acteurs de l'infrastructure, au moyen d'aménagements (buttes ou merlons paysagers) réalisés dès les débuts des travaux. Notons par ailleurs que de larges espaces verts sont plantés et engazonnés avec une ouverture visuelle vers le terrier 116/117 jouxtant l'infrastructure et qu'il s'agit de valoriser comme élément fort du paysage tant du côté des aménageurs et promoteurs de la plateforme que de celui des élus et acteurs territoriaux. La dimension patrimoniale est-elle aussi mise en avant. Le carreau de fosse 9/9 bis reconverti en lieu de culture (concerts, spectacles, expositions) représente cet élément de conservation. L'ensemble minier complet composé de la fosse, du terrier 110 et de la cité-jardin De Clercq, fait partie des 5 grands sites de la mémoire minière.

Le traitement des espaces où se situe la plateforme Delta 3 et ses environs a pris des dimensions bien plus importantes que d'autres opérations d'aménagement comme l'implantation d'éoliennes a priori plus modeste en termes de coût, de surfaces concernées et de nuisances diverses. Les témoignages, documents, réactions que nous recueillons sur le processus d'implantation de Delta 3 engagé depuis 1992 montrent néanmoins la faible

mobilisation des populations comme des élus dans leur majorité. Seuls, des acteurs directement concernés par des expropriations ont pu émettre des oppositions au projet, comme certains agriculteurs. Ces derniers ont pu être confrontés aux deux types d'arguments au fondement du « non-débat » autour de l'infrastructure.

Ainsi, ce non-débat, ou cette situation non problématique de l'aménagement renvoie largement pour nous au mouvement de télescopage entre les arguments économiques et écologiques :

- D'une part, au regard d'une situation économique très difficile, les nouvelles perspectives de développement économique fondées sur la logistique et les transports apparaissaient comme une opportunité à ne pas manquer. Des arguments secondaires reposants pour l'essentiel sur les mutations du secteur tertiaire et la qualité du positionnement géographique du territoire venaient entériner le choix d'implantation de la plateforme.
- D'autre part, la présentation de l'aménagement comme une opération écologique et patrimoniale taisait la problématique des nuisances potentielles pour les riverains. La volonté politique voulait ainsi ancrer le développement territorial sur un projet de reconquête environnemental, impulsé dès les années 2000 au moyen notamment de la politique dite de « Trame verte et bleue » visant à préserver les milieux naturels, à valoriser les potentialités touristiques et paysagères des anciennes friches, terrils et cavaliers.
- Cette double argumentation permet de comprendre comment l'aménagement de l'infrastructure se construit en situation non problématique d'aménagement : parce qu'il n'y a pas de réelle mise en débat des enjeux d'aménagement par des personnes non concernées, mais aussi parce que les personnes concernées directement (riverains, acteurs politiques, acteurs économiques, autres) se manifestent peu. Le discours des agriculteurs à même de critiquer le projet ne saurait atteindre un double enjeu collectif qui correspond au double enjeu majeur du débat public depuis plusieurs décennies : l'emploi/l'économie depuis la « crise » de 1973, et l'écologie/l'environnement depuis les années 1980.

L'absence d'opposition extérieure se comprend dans ce sens. En effet, pour les agriculteurs, la capacité de constituer un autre enjeu collectif aussi puissant n'est pas suffisante pour redéfinir l'infrastructure en problème d'aménagement. Le projet apparaît comme largement consensuel, parce qu'il prend en compte dès sa constitution et simultanément, des problématiques qui dans d'autres aménagements opposent les protagonistes comme à Notre Dame des Landes par exemple, entre développement économique d'un côté et environnement de l'autre. La faible participation du public lors des campagnes de concertations menées par les opérateurs de Delta 3 et, plus largement, la non-problématisation de ces espaces de la logistique doit être resituée dans ce contexte apparent de « verdissement », de passage perçu très positivement du « gris au vert », des paysages et de ses friches industrielles.

En d'autres termes, c'est bien l'arbre, ici déployé en palissade, buttes et merlons, qui cache les forêts d'entrepôts et le « verdissement » des terrils qui contient sinon ne résout la « *contradiction entre d'un côté le souci d'accroître la compétitivité des territoires irrigués par les ITT et de l'autre l'attention nécessaire à porter aux principales atteintes à l'environnement* »<sup>79</sup>. Pour autant, entre camouflage paysager et espérance de redémarrage économique ce plan d'aménagement d'inspiration rationalisée orthogonale n'est pas sans conséquence sur les usages et représentations du territoire à l'échelle de l'agglomération, loin de là.

---

<sup>79</sup>Villalba Bruno, 2013, Op cit.

## **2. Contraintes et opportunités d'usage des espaces de la logistique : matériel ethnographique**

À l'échelle du territoire, les répercussions de la plateforme multimodale sont profondes. L'évolution se comprend en termes de caractéristiques et de perceptions du territoire, mais elle se comprend également en termes d'usages et de pratiques de l'espace. Les aménagements logistiques génèrent des opportunités d'activité économique et donc de nouvelles activités et pratiques de l'espace (l'activité de transbordement de marchandises au sien de Delta3 par exemple) et ils en amplifient d'autres, comme le trafic de poids lourds par exemple. Ce qui nous intéresse dans ce chapitre est la manière dont ces espaces de la logistique produisent au-delà des sites pour les riverains de ces activités (et des populations plus larges) une évolution des pratiques des espaces entre opportunité/facilités et contraintes/obligations. De ce point de vue, sur le deuxième aspect, nous mettrons en avant combien la contrainte spatiale est devenue de plus en plus forte. La présentation d'un corpus ethnographique accumulé lors de nos présences sur le terrain permet ici de préciser les contraintes et opportunités d'usages des aménagements et réaménagements générés par la logistique.

### **2.1 Voies routières, espaces verts et parkings**

L'une des principales caractéristiques des aménagements liés à la logistique est la segmentation spatiale. Nous l'avons vu, le paysage de Delta 3 est rationnel/orthogonal/mathématique. La segmentation relève d'une forme géométrique générique, la ligne droite ou le rectilinéaire par distinction avec le courbe, le sinueux, voire le pli cher à Deleuze. Le pli ici ne se déplie pas, ne génère pas de profondeur et d'épaisseur de sens. À l'intérieur des sites, nonobstant les ronds-points, le tracé des routes est droit, dessinant parfois des angles droits en « rase campagne ». Ce sont également des espaces plats, proposant peu d'aspérités qui semblent déroulés comme le seraient des rouleaux de pelouses fabriqués pour les terrains de football. Il est notable par ailleurs, qu'au-delà de Delta 3, les espaces verts soient traités également par le rectiligne, sous forme de parcelles à la manière des parcs urbains contemporains : bandes de bitume, bandes de verdure, rangées d'arbres.

Espaces verts, routes, dans ce monde dédié au transport le sédentaire a peu de place : tout est mobilité. Les zones où l'on reste sont les parkings, mais bien évidemment, ce n'est que provisoire. Finalement, la zone de transbordement elle-même n'est qu'un immense parking sur lequel reposent un bâtiment administratif, des barrières, où vont et viennent les camions, bientôt rejoints par les grues venant décharger leurs conteneurs sur les trains ou, plus rarement, sur les bateaux.

***Encadré ethnographique n°1 : La segmentation fonctionnelle des espaces***



*Autour de Delta 3 et du site d'Amazon les espaces sont très souvent inaccessibles, protégés par des grillages, des barrières, des talus sous vidéo surveillance ». La segmentation fonctionnelle croissante des espaces s'y est accompagnée d'un « lissage » progressif du paysage, d'une part d'un gommage des aspérités végétales et d'autre part de simplifications architecturales.*

La segmentation est renforcée par la fermeture des espaces, qui sont clôturés. La fermeture de la plateforme Delta 3 n'est néanmoins pas totale, et il est possible en empruntant une route publique, de longer le site. Mais mis à part ces corridors, les espaces d'exploitation logistique (stockage et transbordement) sont totalement fermés. Les dispositifs architecturaux de la segmentation ont ainsi pour rôle d'empêcher l'accès, de clore, de sécuriser les entrepôts

contre le vol interne ou externe. Cette segmentation spatiale est rendue possible par des dispositifs architecturaux physiques ; le grillage, la barrière, les haies et les talus. L'inaccessibilité peut être renforcée par des dispositifs techniques : un poste de garde à l'entrée des entrepôts, des caméras de vidéosurveillance et une signalétique qui l'annonce.

L'effet « social » qui en découle est la privatisation ou l'inaccessibilité des espaces de Delta 3. La sécurité et la protection sont au cœur de cette logique de la fermeture. Protéger les marchandises, protéger les personnes d'espaces perçus comme dangereux (lieux de passages des trains, de transbordement de matériaux sensibles, voies ferrées, autoroute).

## **2.2 Fluidité différenciée : marchandises, élites circulantes, populations locales**

Priorité à la fluidité, celles des marchandises, celles des passagers qui vont vers Paris à 300 km/h, celles des usagers des autoroutes. On n'arrête pas le TGV, ni les camions, pas plus que les péniches. Fluidité donc, mais pas pour tout le monde, la population locale passe en second. C'est elle qui doit enjamber les chemins clos de la mondialisation. Le territoire de la CAHC est ainsi coupé en deux par l'ensemble de voies : autoroute, TGV. Une autre « ville à deux vitesses » pourrait-on dire, voire plus pour ceux qui n'ont pas de voiture notamment.

Ces logiques de fluidité peuvent être analysées plus avant et mises en relation avec les formes d'aménagements et de pratiques qu'elles induisent au-delà du champ circonstancié de l'immobilier logistique. Dans cette perspective, la logistique serait porteuse d'un type d'aménagement du territoire spécifique lié aux flux qui le structure. Cette forme d'urbanisation n'est pas sans rappeler à nouveau les développements de Jacques Donzelot sur « la ville émergente » et la nouvelle disposition au sein de laquelle « *la valeur des lieux se trouve, au contraire, directement fonction des branchements aisés qu'ils offrent avec les flux.*<sup>80</sup>»

---

<sup>80</sup>Jacques Donzelot, « La ville à trois vitesses : relégation, périurbanisation, gentrification », Esprit, dossier intitulé « La ville à trois vitesses », mars 2004. Voir également J. Donzelot, « La nouvelle question urbaine », Esprit, dossier intitulé : « Quand la ville se défait ». Novembre 1999.

### *Encadré ethnographique n° 2 : Des régimes de déplacement contraints*



*Les routes peuvent être à angle droit en rase campagne, les successions de rond-point mènent souvent à des impasses qui attendent les aménagements à venir. D'une part, il est impossible d'aller d'un lieu à l'autre par la ligne droite et il faut sans cesse contourner des parcelles en grillagées. D'autre part, il faut sans cesse escalader des ponts et des bretelles routières qui permettent de franchir les voies les unes par rapport aux autres. Au sol, les routes se superposent ainsi les unes aux autres en un enchevêtrement de ponts, de bretelles, de ronds-points, de passages souterrains. Les distances parcourues en sont considérablement accrues. Liberté individuelle, l'automobile permet le franchissement au centre de la CAHC d'une barrière infranchissable à pied, large de plus d'une centaine de mètres constituée par l'axe majeur nord-sud du développement industriel européen, du déplacement des hommes et des marchandises : côte à côte l'A1, autoroute à 6-8 voies à cet endroit et les voies ferrées du TGV, Intercités, TER et des convois de fret.*

Conséquent au développement des activités de transport et à la multiplication des flux, des problèmes de saturation des principaux axes routiers, notamment aux heures de pointe, apparaissent et constituent un enjeu fort à l'échelle de l'agglomération, comme de l'aire métropolitaine.

*« Ici nous sommes au carrefour de l'Europe, d'ailleurs tout est saturé ! ». C'est en ces termes que, lors de notre tout premier entretien, le maire de la commune de Courcelles les Lens nous présenta le territoire. Celui-ci poursuit : « Le réseau routier est un atout, le transport de marchandises est très important, mais le problème c'est l'engorgement, on devrait développer cette politique de logistique, mais en revoyant les infrastructures autoroutières parce que c'est terrible, quand vous êtes pris dans les bouchons... il suffit de voir la presse pour voir les bouchons. Ce qui est paradoxal c'est cet atout d'avoir cette autoroute pour les entreprises et les difficultés ». L'adjoint au cadre de vie de la commune de Noyelles-Godault exprime quant à lui une sensation d'étouffement : « Moi j'ai toujours cette impression d'étouffement par rapport aux voitures aux camions. Tant qu'on circule dans Noyelles ça va, c'est aéré, mais le problème c'est à certaines heures quand vous prenez l'autoroute de Lille et que vous voyez tous ces réseaux routiers, ces voitures, ces bouchons. Ça, c'est ce qui m'impressionne le plus, qui me désole le plus, toute cette activité qui grouille, tout le monde est conscient de ce problème. Il y a matière à développement économique, mais le frein c'est ça. Pour les responsables d'Auchan il a fallu trouver une solution, tout été saturé, il a fallu trouver des moyens pour fluidifier le trafic, tous les ans on se réunie pour trouver des solutions par désengorger les axes routiers intérieurs, la saturation c'est mon principal souci ».*

L'accroissement des infrastructures de mobilité ne réduit pas les distances et les discours renvoient également à une forme de découragement : *« Avant on était à 30 min de Lille maintenant je n'y vais plus, ça me gonfle ». « J'ai une grosse crainte sur les transports, l'AI c'est une catastrophe, elle n'est plus adaptée au trafic et pourtant elle est déjà bien large. D'ici jusqu'à Lille ce sont des bouchons tous les matins. Les gens vont devenir fous. C'est sûr, il va y avoir une alternative à l'AI, l'agrandir, on parle d'un Ter entre Lille et Hénin-*

*Beaumont, mais il passera où ? Il passera chez nous »,* comme nous l'indique l'adjointe en charge des questions d'environnements de la commune d'Evin Malmaison. Sous-entendant ici que les alternatives traverseront les espaces naturels sensibles du territoire. Les trafics routiers sont une source majeure de bruit et de pollution pour les riverains. Avec amusement, mais non sans ironie l'un d'eux affirme connaître l'heure exacte « *en entendant le bruit de l'autoroute* », soulignant par là, l'importance des flux domicile-travail. En définitive, le territoire ne semble pas apparaître comme un territoire où il ferait bon vivre : « *Si vous habitez en Picardie, en baie de somme, c'est quand même une autre vie que là, entre les terrils, entre les autoroutes, à côté d'une plateforme. Il ya quand même des territoires plus sympathiques* ».

Agriculteur sur le territoire de la CAHC, Antoine insiste sur les conséquences de l'engorgement du trafic provoqué par la circulation des camions, et sur la densification du réseau routier qui en résulte : « *Vu que l'on a des plates-formes logistiques partout, les camions vont au plus court. Donc s'il faut passer en plein centre-ville de Courrières, ils vont y passer. Sinon, si c'est saturé, ils font le tour, par les couronnes agricoles. Là, c'est des routes qui passent en plein dans les champs. On voit bien comment la plaine est découpée. On déstructure tout, pour faciliter le désengorgement des centres-ville. Et cela est dû à la logistique. Il y a beaucoup de camions ici* ». Il poursuit : « *Les camions c'est un problème pour tout le monde. Les routes s'usent davantage, il y a de la pollution, du bruit, c'est dangereux pour les enfants... Et l'autoroute, c'est bouché à mort ! La plateforme multimodale, on remplace la route par la voie d'eau : pas de problème ! Mais c'est encore blindé* ». Cette densification du réseau induit par ailleurs des problèmes et entre en conflit avec son activité professionnelle : « *Les routes sont tracées n'importe comment sans se soucier du travail des agriculteurs* ». Si l'on peut considérer que la dynamique agricole tient une place importante sur le territoire de la CAHC, elle n'est pour autant que très peu présente dans les représentations de la plupart des personnes interrogées. On peut même affirmer qu'elle représente le parent pauvre de la politique d'aménagement du territoire de la CAHC et plus largement de la Région. Loin d'être perçue comme un atout pour le cadre de vie, la dynamique agricole ne fait pas partie des logiques de projet et constitue une sorte de grande réserve foncière infinie peu à peu grignotée, au profit de l'urbanisation résidentielle et

d'activité économique, et particulièrement des espaces de la logistique. Ce point s'illustre assez clairement dans les propos d'Antoine « *En fait la France devient un pays de logistique. C'est-à-dire que l'on fait des plateformes multimodales, on importe on exporte, on fait rouler des camions et on ne produit plus rien. Et après on dit qu'il n'y a plus de boulot... Et l'agriculture ça va être ça : on va produire des céréales, du sucre pour alimenter le monde, mais par contre quand on va vouloir acheter un truc du coin il faudra aller le chercher en Égypte...* »

D'autre part, face à ces problèmes de circulation et de saturation des axes routiers principaux, et à la nécessaire densification du réseau qui en découle, les volontés politiques tendent à développer le rail pour les habitants/travailleurs de la communauté d'agglomération, en attendant le projet du Canal Seine Nord Europe. Il y a là un enjeu fort, à leurs yeux, pour améliorer l'attractivité du territoire. Ernest Vendeville, maire de Courcelles les Lens au moment de notre étude, va dans ce sens : « *développer le CSNE est la priorité des priorités* ». Le transport fluvial revient régulièrement comme principale alternative et le projet du Canal Seine Nord Europe fonctionner comme une « machine à fantômes » au sens ou l'inaboutissement du « serpent de mer » semble renvoyer à autant d'incompréhensions « *on ne connaît pas très bien les tenants et les aboutissants, pourquoi il y a des pour et des contre, mais un canal c'est quand même bien comme vecteur de développement économique* », d'impatience : « *les gens attendent, on est prêt à mettre des jeunes pour creuser le canal* », qu'il devrait à lui seul régler l'essentiel des difficultés rencontrées sur le territoire : « *Je suis peut être fataliste, mais je ne sais pas ce qu'on attend pour développer le projet, à chaque fois c'est très compliqué, mais mieux vaut les péniches que les camions* », « *Le gros problème* » semble bien être la voiture : « *nous avons ici des familles avec quatre voitures... La police a d'énormes difficultés à gérer les sorties d'école avec les problèmes de circulation, de stationnement. Il faut prendre des barques, c'est la meilleure chose qu'on pourrait faire.* ». Le canal apparaît comme une nécessité : d'autant plus que le fluviale est perçu comme étant sous exploité : « *Ce qui est paradoxal c'est cet atout d'avoir cette autoroute pour les entreprises et les difficultés... Le canal est une nécessité, c'est essentiel par rapport à la*

*saturation de l'autoroute. Le fluvial est sous-exploité, il y avait plus de péniches avant avec Métal Europe, les minerais étaient amenés par péniche ».*

En définitive, les répercussions de la création de plateformes logistiques (Delta3 en premier lieu), à la vue de la domination presque sans partage du routier sur les autres modes de transports, induisent des répercussions et des problématiques qui vont donc bien au-delà des simples questions d'insertion en terme purement esthétique.

### **2.3 Le monde de la voiture individuelle : questions de sens**

Le sédentaire a peu de place, que ce soit au sein de la plateforme Delta 3, ou à l'échelle de la CACH. Lorsqu'il est nécessaire de se déplacer, on ne peut pas le faire à pied. L'échelle entre les différentes prises de ce territoire<sup>81</sup> est extrêmement vaste. À l'intérieur même de la plateforme, il n'est pas question de se déplacer sans la voiture. Entre la zone de transbordement et le campus de formation Euralogistic par exemple, il y a plus d'un kilomètre. Les plus courageux pourront se déplacer en vélo, mais venir dans la zone de la plateforme même pour ses loisirs nécessite de prendre sa voiture.

De tous ces points de vue, l'unité véhiculaire de référence est la voiture individuelle. La rectilinéarité de l'urbain, les corridors logistiques et commerciaux, les parkings et voies d'accès vouent ces espaces à la pratique de l'automobile. En termes d'échelle et d'accessibilité, le piéton et donc les usages de proximité immédiate existent peu. L'infrastructure impose l'usage de la voiture, tout comme les aménagements et la conception urbaine de la CACH.

---

<sup>81</sup> « Ce terme de « prise » tente de traduire une notion centrale de l'écologie de la perception de J.J Gibson, la notion d'affordance. Elle est utilisée aussi bien pour désigner les conditions dans lesquelles nous naviguons dans un espace, que celles qui nous permettent de manipuler un objet », Isaac Joseph, dans « Reprendre la rue », article paru dans l'ouvrage collectif.- Prendre Place.- Textes réunis par I. Joseph, Editions Recherches, Plan Urbain, 1995



**Illustration 26:** Croisement de l'autoroute A1 et 121 aux abords de la commune d'Henin Beaumont

La vie des franges périphériques est une vie automobile, outil de déplacement indispensable pour aller faire ses courses, chercher ses enfants à l'école, promener son chien sur les terrils, sortir le soir au 9/9bis, se rendre au paintball ou au cinéma dans la zone commerciale du Bord des eaux. À de rares exceptions, la séparation longue distance du lieu de domicile et du lieu de travail caractérise ce mode de vie. C'est une segmentation de base, qui en recouvre d'autres : lieu de domicile/lieu d'approvisionnement, lieu de domicile/lieu de loisirs (sport, culture), etc. Mode de vie éclaté et polyappartenance spatiale dira-t-on en termes sociologiques les sociologues, il reste que dans ce monde étendu, diffus, l'unité véhiculaire de référence est la voiture individuelle.

La vie dans la CACH est une vie en habitacle à air conditionné, coupée des éléments climatiques. La voiture acquiert également dans ce contexte, comme le note Christophe Gibout, « le caractère d'un référent symbolique de la modernité urbaine et de l'achèvement d'une liberté individuelle de circulation »<sup>82</sup>. On pourra renvoyer ici aux travaux de Richard Sennett et à la problématique de l'appauvrissement des sens<sup>83</sup>. Pour lui, les espaces dispersés affaiblissent l'expérience du corps de trois façons : ils affadissent les sensations du mouvement, de la vue et du toucher.

---

<sup>82</sup> Christophe Gibout, « Les entrées de ville : une affaire de commerce ou d'hospitalité ». *Les annales de la recherche urbaine* n° 78, PUCA, 2008

<sup>83</sup> Voir notamment Richard Sennett, « La conscience de l'œil », Verdier, Paris, 2009 ainsi que « La ville à vue d'œil » Paris : Plon, 1992.

En termes d'expérience corporelle, la vitesse de conduite à travers un lieu aussi bien que l'isolement des gens à l'intérieur d'une voiture, du bus, du train ou du métro moderne, érodent le sentiment d'appartenance à l'environnement à travers lequel on se déplace. La facilité passive de conduite, le non-effort de déplacement caractérisent le déplacement dans les rues presque toutes rectilignes (à part les ronds-points contre lesquels on peste). Le corps des franges périurbaines en déplacement est un corps pacifié.

D'un point de vue visuel, tandis que les villes se sont étalées, l'œil a été obligé de faire une sorte de travail sociologique qui auparavant était le fait de la voix. Si le paysage des franges urbaines a toujours ses bruits mécaniques (voitures, usines, etc.), il est devenu un paysage du silence humain. Un paysage duquel la voix humaine a disparu. Alors que dans le centre-ville ancien on se parlait pour se donner des informations, par la voix, cette opération doit être aujourd'hui effectuée par la vue. C'est par la vue que l'homme des franges acquiert les informations sur son environnement.

Enfin, la façon dont les urbanistes/planificateurs traitent la géographie dispersée des franges périurbaines révèle une certaine attitude à l'égard du toucher. D'une part, les différents groupes sociaux ne sont plus en contact. La dispersion urbanistique des logements, des équipements et du travail a détruit la nécessité du contact. Pour ces planificateurs, le contact est source de conflit débridé. Mais au sens strict, les individus ne sont plus en contact, ne se touchent plus, ce qui va de pair avec la disparition des espaces publics, espace de co-présence des corps, mais également espace du politique.

#### **2.4 Anthropisation extrême des paysages : lorsque la carte devient le territoire**

*« Par quelle cascade d'erreurs de catégorie, les Modernes ont-ils pu se mettre à penser vivre dans un monde à quatre dimensions alors que rien dans leur expérience, rien, ne valide, cette étonnante réduction ? (...) »*

*Comment auraient-ils pu survivre une minute s'ils avaient vraiment habité dans ce monde à 3 +1 dimension ? ». Bruno Latour<sup>84</sup>.*

À propos des « paysages anthropisés », il n'est pas habituel de faire des nuances. Cette notion assez vague oppose les paysages sensés être « naturels » à ceux marqués par l'activité et l'intervention de l'homme. Pourtant, d'une part, les paysages naturels au sens de paysages vierges non influencés par l'Homme n'existent pas, mais cette représentation persiste dans notre appréhension de l'espace. D'autre part, nos terrains sont l'occasion de nuancer cette notion d'anthropisation, puisqu'il convient ici de parler de modalités d'anthropisation poussées à l'extrême : espaces aseptisés, orthogonaux, artificiels, peuplés de matériaux exogènes et d'une nature domestiquée. La grammaire architecturale est réduite à sa plus simple expression : routes, parking, ronds-points, mobilier urbain, espaces verts, bâtiments fonctionnels sans fioriture, biodiversité implantée.



**Illustration 27:** Zone commerciale Maison plus à Henin Beaumont : un lieu de flux

Ce qui frappe le plus ainsi, c'est la rationalisation maximale de l'espace, comme si le territoire était devenu la carte. Lorsqu'un individu regarde une carte, il y projette le besoin de se déplacer, une réponse à un besoin, selon une instrumentalisation de l'espace et non une interaction complexe. Et c'est bien de ça qu'il s'agit ici, se déplacer dans les espaces de la logistique, s'est se déplacer sur une carte grandeur nature, avec des traits blancs qui correspondent aux routes, des tâches vertes qui sont les forêts, des zones grises dont une carte ne dit pas ce que c'est, du bleu pour l'eau, la trame verte et bleu donc. Vivre sur le plan de

---

<sup>84</sup>Bruno Latour, « Enquête sur les modes d'existence. Une anthropologie des Modernes », La Découverte, 2012

l'aménageur, sur la plateforme Delta 3, aucun entremêlement des fonctionnalités sociales, aucune habitation, aucun magasin, aucun terrain de sport, aucun lieu de culte, aucun bâtiment en fait, mis à part pour la logistique. Uniquement des routes qui mènent aux zones d'activité, le monde réduit au déplacement et à une activité, la logistique.

Bien sûr, ces espaces contiennent toutes les valeurs, les représentations contemporaines et ne sont pas séparés de la vie. Pour paraphraser à nouveau Bruno Latour, nous pouvons affirmer qu'ils contiennent tout notre droit, toute notre morale, toute notre économie, toute notre religion, toute notre politique, tout notre psychisme, tout notre rapport à la nature. Et donc que l'homme ne vit pas dans un espace à 3 +1 dimension, mais dans un espace à 1 seule dimension, la sienne. Mais en tant qu'espace des Modernes, les différentes dimensions de la vie sociale ont été segmentées, toutes les épaisseurs ailleurs rassemblées sont éparpillées sur de vastes distances, un zoning cybernétique qui renvoie à notre croyance en la rationalité, en la science, pour correspondre à l'espace euclidien de l'aménageur en trois dimensions.

Ce qui domine sur cette carte, ce qui organise l'espace de manière écrasante, est l'activité économique, en particulier, l'activité liée à la logistique des marchandises, mais également à leur distribution. En effet, non loin de Delta 3 et d'Amazon se situe la zone commerciale de Noyelles-Godault, et au milieu passe l'autoroute, les autoroutes automobiles, ferroviaires, fluviales. Ces trois ensembles, logistiques/commerces/mobilitaires, semblent bien se répondre, fonctionner ensemble, avec des effets en termes d'usages spatiaux, d'équilibres territoriaux, mais également de mode de vie.

### 3 Élargir le point de vue : la prise en compte d'un dispositif logistico-commercial à l'échelle de l'agglomération

*Dispositif* : « Un ensemble résolument hétérogène, comportant des discours, des institutions, des aménagements architecturaux, des décisions réglementaires, des lois, des mesures administratives, des énoncés scientifiques, des propositions philosophiques, morales, philanthropiques, bref : du dit, aussi bien que du non-dit, voilà les éléments du dispositif. Le dispositif lui-même, c'est le réseau qu'on peut établir entre ces éléments » Foucault, M., 1994 [1977]. « Le jeu de Michel Foucault », *Dits et écrits, T. II.*, Paris, Gallimard, pp. 298-329.85

Les marchandises acheminées de toute la planète marquent le territoire de la CAHC et ses alentours par l'activité logistique qu'elles génèrent et les infrastructures qu'elles nécessitent. Simultanément, c'est à travers l'autre face de l'activité logistique qui mène à leur distribution aux populations que le processus d'aménagement est en quelque sorte redoublé. Ainsi, sur les colonnes vertébrales que constituent les voies de communication (autoroute, rails, voies navigables) s'appuient non seulement les infrastructures logistiques (plateformes, entrepôts pour les principaux), mais également les infrastructures de la vente des marchandises : « les centres commerciaux de la grande distribution ».

#### 3.1 L'émergence de la notion d'apparatus tryptique ou trade apparatus

C'est progressivement, au cours de notre travail de terrain, que nous avons fait le lien entre ces différents éléments que sont les infrastructures logistiques, les infrastructures de consommation et les infrastructures mobilitaires. À travers ces liens, la notion de dispositif est pour nous devenue la plus adéquate pour rendre compte du phénomène. Un dispositif qui est

---

<sup>85</sup> Voir également pour le présent propos, Hugues Peeters et Philippe Charlier, CONTRIBUTIONS À UNE THÉORIE DU DISPOSITIF, Revue Hermès, n°25, 1999/3.

triple logistico/commercial/mobilitaire, un dispositif qui est un dispositif axial dans le sens où il se distribue pour beaucoup le long des autoroutes, mais qui de manière transversale affecte profondément les villages et villes près desquels il apparaît. Le processus global se fonde sur une même logique, la logique de mobilité, mais la cohérence devient fonctionnelle dans la mesure où ces activités relèvent d'une complémentarité et leur mise en œuvre d'un même problème, la consommation de marchandises et la consommation d'espace. Si la ville est la concurrence pour l'espace<sup>86</sup>, ces deux activités en sont les exemples, et leur présence dans les zones périphériques où l'activité minière vient de disparaître et où les acteurs agricoles ne sont pas assez organisés pour les contester n'a rien d'un hasard. En d'autres termes, la puissance des acteurs logistiques et de la consommation rencontre ici peu de concurrence à même de remettre en cause leur appropriation de l'espace et l'imposition d'un modèle d'organisation de l'espace. La convergence d'intérêts avec les acteurs publics est néanmoins au centre du processus.



**Illustration 28:** Progression des entrepôts sur les terres agricoles. Ici, le nouvel entrepôt du centre commercial Auchan, implanté en 2014. À droite, l'arrière des exploitations agricoles et des jardins du village de Beaumont

Si le dispositif implique la corrélation entre ses composantes, celles-ci renvoient à la fois à la mobilité et à l'omniprésence des marchandises. Cette corrélation construirait une portion de territoire tout entière orientée vers l'économie de la mobilité des marchandises venues d'Asie

---

<sup>86</sup>Pour une approche de la ville comme un élément du système d'organisation de l'espace voir les travaux de Jean Remi (1966) « La ville, phénomène économique » ainsi que Jean Remi, Liliane Voye (1992) « *La ville : vers une nouvelle définition* ».

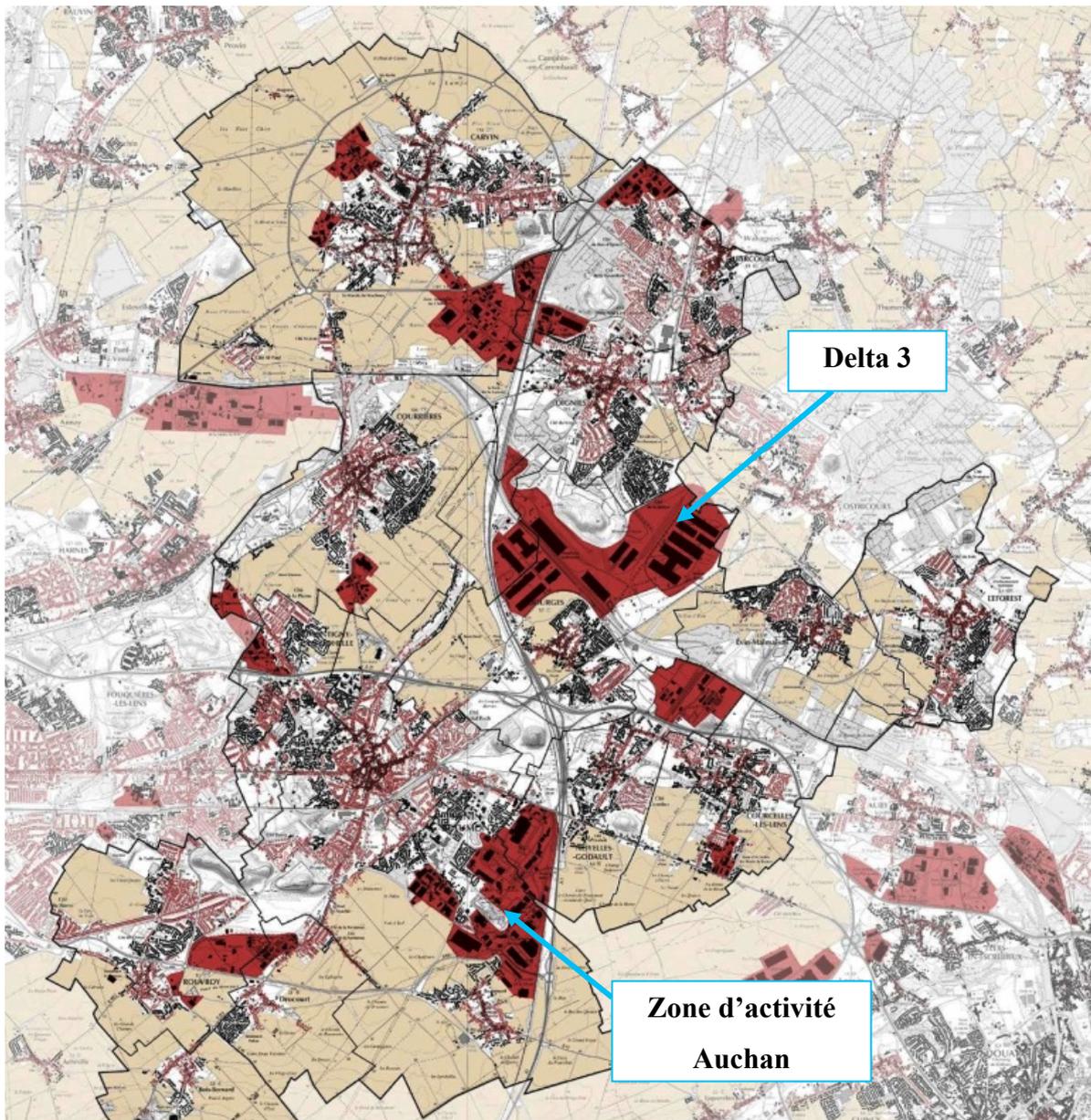
via le nord de l'Europe principalement, économie qui produirait son paysage singulier : un paysage de la mondialisation en l'occurrence. La cohérence territoriale du triptyque d'activités mobilité, commerce, logistique, ne relève pas uniquement d'une cohérence économique, elle concerne l'aménagement de l'espace et d'équilibres territoriaux, mais elle structure des modes de vie et des rapports sociaux, économiques, politiques.



**Illustration 29** : Aux abords d'une zone d'activité économique, entremêlement d'infrastructures mobilitaires, commerciales et logistiques

### **3.2 De l'acheminement des marchandises à la vente des marchandises : l'autre dimension de la dynamique territoriale logistique**

À l'échelle de la CAHC, les répercussions territoriales de l'économie des marchandises et des biens de consommation sont profondes. Elles se manifestent comme nous l'avons vu dans la présence des plateformes comme Delta 3 et Amazon, mais également à travers la présence des zones commerciales « géantes » comme celle de Noyelles-Godault.



**Illustration 30 :** Occupation des sols cultivables au profit de l'urbanisation. Source Antoine Luginbühl, Passeurs/Bordeaux 2015.

Pour ce qui est des aménagements logistiques, nous l'avons vu, l'évolution se comprend en termes de caractéristiques et de perceptions du territoire, mais elle se comprend également en

termes d'usages et de pratiques de l'espace. Que ce soit en termes de paysage, de qualification, d'usages et de représentations, la plateforme Delta3 interagit bien au-delà des limites de ses activités. Au cours de nos investigations, nous avons identifié des espaces qui, à l'échelle de la communauté d'agglomération, y sont directement liés et fonctionnent selon la même logique urbaine.

Ainsi, d'autres espaces de la logistique sont apparus à proximité des autoroutes et des voies de communication. Eux aussi sont là pour des raisons qui mêlent opportunités foncières et accès aux flux de mobilité des marchandises. Certains sont aisément identifiables, comme les entrepôts de l'entreprise Amazon. D'autres, plus petits, sont des espaces constitués d'un ensemble de PME de transports. Mais il existe des espaces qui relèvent d'autres activités présentes sur le territoire pour les mêmes raisons que les entreprises de logistiques. Ce sont les grandes zones commerciales de consommation avec leur panel d'équipements connexes (hôtels, restaurants, loisirs...). La proximité et la densité des infrastructures logistiques et de la grande distribution sont en effet particulièrement marquées sur le territoire. Cette densité en constitue la singularité, en même temps qu'elle apparaît comme un puissant dispositif d'aménagement du territoire.

### **3.3 La Zone d'Activité Commerciale : du lieu de vente au lieu de vie ?**

L'espace d'activités commerciales le plus important de la CAHC, dénommé *la « ZAC du bord des eaux »*, se situe sur le territoire de la commune de Noyelles-Godault. Il se compose d'un hypermarché Auchan, d'une galerie marchande de plus de 80 enseignes elles-mêmes ceinturées par une cinquantaine de magasins indépendants qui s'étalent sur plus d'un kilomètre. Dans la continuité, en allant vers le sud et sans véritable interruption, se trouve une seconde zone commerciale dénommée *« Maison plus »*, organisée autour de l'enseigne *Ikea*, elle-même ceinturée de plusieurs dizaines de franchises.



**Illustration 31** : La zone d'activité commerciale du bord des eaux et le centre commercial *Auchan Noyelles*, à l'arrière-plan, la commune d'Henin Beaumont.

Inauguré en 1972, sur un terrain de 60 hectares, soit la plus vaste surface commerciale au nord de Paris, et dotée d'une superficie commerciale de 21 850 m<sup>2</sup>, l'hypermarché est souvent qualifié de « plus grand Auchan du monde ». Il se serait ainsi proclamé « centre commercial de tous les records », bien qu'il ne soit, après vérification, que le deuxième plus grand hypermarché français derrière le centre commercial *Carrefour* de Villiers-en-Bière.

L'apparition des zones commerciales géantes comme celles de Noyelles-Godault, renvoie dans un premier temps à l'histoire économique française et à celle de la consommation. Christophe Gibout pointe ainsi une histoire des espaces dévolus à la pratique des courses et revient sur les conditions de leurs surgissements dans les franges des centres urbains : « *une consommation de survie, liée à des revenus précaires, incitait à des achats en partite quantité et au fur et à mesure des rentrées de revenus. Au contraire, un revenu plus ou moins fixe, garanti par les minimas sociaux, la croissance économique rapide, l'absence de chômage, concourent à une rationalisation des dépenses, incite à des achats regroupés et plus importants. Les problèmes de stockage incitent à une recherche de positionnement dans des lieux dégagés de contraintes spatiales. La périphérie urbaine s'impose donc comme nouveau*

*lieu d'implantation commerciale.* ». On le voit, ces espaces de ventes correspondent à un moment du développement économique, à un pouvoir d'achat relativement important fondé sur la stabilité des revenus. Les habitants de la CAHC, même ceux en situation de chômage, ont encore dans leur majorité accès à ce mode de consommation.

La proximité des espaces de la logistique et des zones d'activités commerciales aussi importantes aux confins des voies de communication européennes n'est pas un hasard et le processus d'installation du centre commercial Auchan à Noyelles-Godault peut être analysé dans les mêmes termes que la plateforme Delta 3 à Dourges et la nouvelle plateforme logistique française *Amazon* située en zone industrielle de Lauwin-Planque (Douaisis) concernant notamment l'accessibilité et l'accès direct aux infrastructures mobilitaires. Situé aux confins du nœud de communication de l'A1 et de l'A21, des voies ferrées, des voies navigables et aériennes, à mi-distance de Lens, de Douai sur la commune d'Hénin-Beaumont et à moins de 30 minutes du centre de Lille, le centre commercial Auchan Noyelles-Godault bénéficie de facilités d'approvisionnement en marchandises et d'une accessibilité « optimale » élargissant son « bassin de consommateurs », bien au-delà de la CAHC. L'implantation du centre commercial sur un site stratégique, proche de la route nationale 43 reliant Douai à Lens, visait à desservir la communauté d'agglomération d'Hénin-Carvin tout couvrant la zone Douai - Lens – Arras. Fréquenté par plus de 15 millions de visiteurs par an celui-ci attire 20 % des clients de l'Aisne et de l'Oise et « rayonne » jusqu'à l'échelle régionale. On y vient en effet de toute l'agglomération lilloise. « Tout le monde connaît » jusqu'en Picardie et en Belgique où systématiquement, le site était connu et avait été fréquenté par nos interlocuteurs.

La zone commerciale regroupe l'essentiel de l'offre hôtelière de la communauté d'agglomération et nous avons nous-mêmes, de ce fait, été confronté à l'attractivité de ce vaste regroupement commercial périphérique dès nos premiers « contacts » avec notre terrain d'investigation. La métaphore cosmologique peu jouer ici pleinement : logeant et « orbitant » aux abords de la zone commerciale lors de nos campagnes répétées d'investigations, nous n'avons pas été en mesure de contrer « la force gravitationnelle » de la ZAC du Bord des eaux. Précisons cependant ici que si la zone d'activité commerciale se déploie bien en

périphérie des communes d'Henin Beaumont et de Noyelles-Godault, à l'échelle de la communauté d'agglomération celle-ci en constitue géographiquement le point central. Cette centralité est encore parlante en augmentant un peu notre focale, la zone commerciale est équidistante des villes de Lens et de Douai, et bien encore de Paris et de Lille.

*Encadré ethnographique n° 3 : « Je ne suis pas en ville, en suis-je certain ? »*



*« Je regarde le mur antibruit de l'autre côté du parking, par la fenêtre de l'hôtel Cerise où nous dormons durant notre terrain. Un TGV passe un peu plus loin. Il fait encore plus de bruit que les voitures de l'autoroute A1. Le mur antibruit n'est pas très efficace en somme. Je ne suis pas en ville ! En suis-je certain ? Je ne suis pas à la campagne, j'en suis certain ! Presque tout est minéral autour de moi, artificiel, même la plante du hall d'entrée est fausse. Je suis dans une zone commerciale, celle de Noyelles-Godault, la plus grande de France, mais plusieurs zones commerciales sont les plus grandes de France, c'est un titre partagé. Celle-là est proche de Lille, enfin à plus de 40 kilomètres, mais c'est Lille le repère, la ville est là, c'est sûr. Pas loin il y a Hénin-Beaumont, est-ce encore une ville ? C'est moins sûr, mais c'est un repère local. De l'autre côté, vers le sud, il y a des champs. Pas pour longtemps, Amazon a déjà posé ses hangars en plein dessus et doit encore s'agrandir. Un peu plus au nord-est, sur l'ancien site minier, c'est Delta 3 qui s'est installé, la plateforme logistique multimodale. »*

La notion de dispositif logistico/commercial/mobilitaire s'impose ici, d'un point de vue fonctionnel d'une part, mais également et surtout peut-être, d'un point de vue anthropologique et d'aménagement urbain. Ces espaces logistico-commerciaux font dispositif avec les aménagements de la logistique de plusieurs manières. D'une part, dans le processus de leur apparition en ces lieux de l'agglomération lilloise. D'autre part, en termes de représentations et d'usages : ces espaces relèvent d'une même logique urbaine et génèrent des représentations qui viennent se renforcer, qualifiant une zone entière du périurbain. Là, en cette frange de l'agglomération lilloise se constitue ainsi un dispositif autour des activités d'approvisionnement des populations, entre transports des marchandises et consommation, un dispositif logistico/commercial spécifique aux villes secondaires du périurbain. L'analyse ethnographique de ces espaces nous permet de préciser les qualités sensibles et matérielles de ces aménagements spécifiques ainsi que les contraintes et opportunités d'usage qu'ils induisent.

L'approche ethnographique de la zone d'activité commerciale du Bord des Eaux, ici appréhendées comme un ensemble de portions d'espaces vécues et pratiquées, nous conduit à réinterroger une grille de lecture sociologique paraissant paradoxale. Si celle-ci s'accorde à faire des équipements commerciaux périphériques une composante désormais essentielle de la trame urbaine, et à leur attribuer un rôle moteur dans la formation de nouvelles polarités attractives<sup>87</sup> ; elle lui retire bien souvent dans le même temps toutes possibilités d'être une des composantes essentielles de l'espace public.<sup>88</sup>

---

<sup>87</sup>Voir à ce sujet : Les Annales de la recherche urbaine n°78, 1998, Coquery M, « *Mutations et structures du commerce de détail en France* », Édition le Signe, 1976, et notamment : Thierry Fellmann, « *Métropolisation et archipels commerciaux* », ainsi que le séminaire « La ville émergente », 1996 - 1998, organisé par le Plan Construction et Architecture, l'association des Maires Villes et banlieues de France, la fédération des agences d'urbanisme. Dubois-Taine G, et Chalas Y, « La ville émergente », Édition de l'aube, 1997 ; et notamment sur l'importance des zones commerciales et la diversité des pratiques dans ces espaces : Bordreuil J-S. (2002), « *Plan de Campagne, la ville résurgente* » in Dubois-Taine G., « La Ville émergente. Résultats de recherches ». Paris, PUCA, ministère de l'Équipement, p. 63-80.

<sup>88</sup>« Ce que [le centre commercial] détourne du sens de la ville, ou ce qu'il ne parvient pas à imiter parfaitement, ce, sont les événements de la vie urbaine, les troubles de jouissance qui donne lui a la participation effective et la négociation, c'est à dire ce qui fait le fondement du lieu anthropologique », in Chivallon C, Marme N, Prost D, (1998), « Artéfact de lieu et urbanité, le centre commercial interrogé », les annales de la recherche urbaine , op cit.

L'analyse sociologique de ces espaces rechigne en effet à n'y voir autre chose qu'un simulacre ou un « artefact » d'urbanité, « *un déploiement de dispositifs se bornant à imiter le résultat de processus qui ailleurs conduisent à produire du lieu* »<sup>89</sup>. Or, l'expansion des surfaces commerciales ne consiste plus seulement à « *inviter à la consommation des objets rangés sur les rayons de notre époque* »<sup>90</sup>. Réinterroger dans quelle mesure le champ d'intervention des usagers se trouverait ici réduit par rapport aux potentialités de l'espace public des villes historiques invite à reconsidérer la diversité des pratiques de sociabilités, de convivialités, de culture et de loisirs qui y sont pourtant également et simultanément largement répandues. La fonction identitaire est au cœur des représentations urbaines à son endroit. On retrouve « *chez Auchan* » et « *chez Ikea* » ces usages et ces perceptions qu'Alain Tarrus pointait : un centre-ville « *non plus conçu à l'échelle des transactions commerciales qui s'y déroulent, mais selon la finalité des lieux ouverts à la rencontre des autres ; un vaste champ de la mixité, dont on attend la redécouverte de la totalité sociale, politique, urbaine.* »<sup>91</sup>. Alors qu'Alain Tarrus écrivait que « *là (dans le centre-ville), on se vit pleinement en êtres urbains. Les rencontres donnent un sentiment de liberté ; les repérages qui font citoyenneté ne sont pas absents de la connaissance du centre-ville : mairie, préfecture, quelques musées* »<sup>92</sup>, ne faudrait-il pas désormais utiliser cette formule, « *là dans le centre commercial on se vit pleinement en êtres urbains ?* ».

Les centres commerciaux se parent des fonctions sociales des centres-villes au-delà de la simple consommation des marchandises. C'est à l'intérieur du centre commercial que se trouvent les nouvelles *prises*<sup>93</sup> pour les activités traditionnelles : sur une reproduction de place publique interne couverte se trouve un manège où s'effectue la sortie avec les enfants, un panel d'activité est disponible au sein du centre commercial, également les terrasses de café où l'on vient flâner à l'abri des intempéries.

---

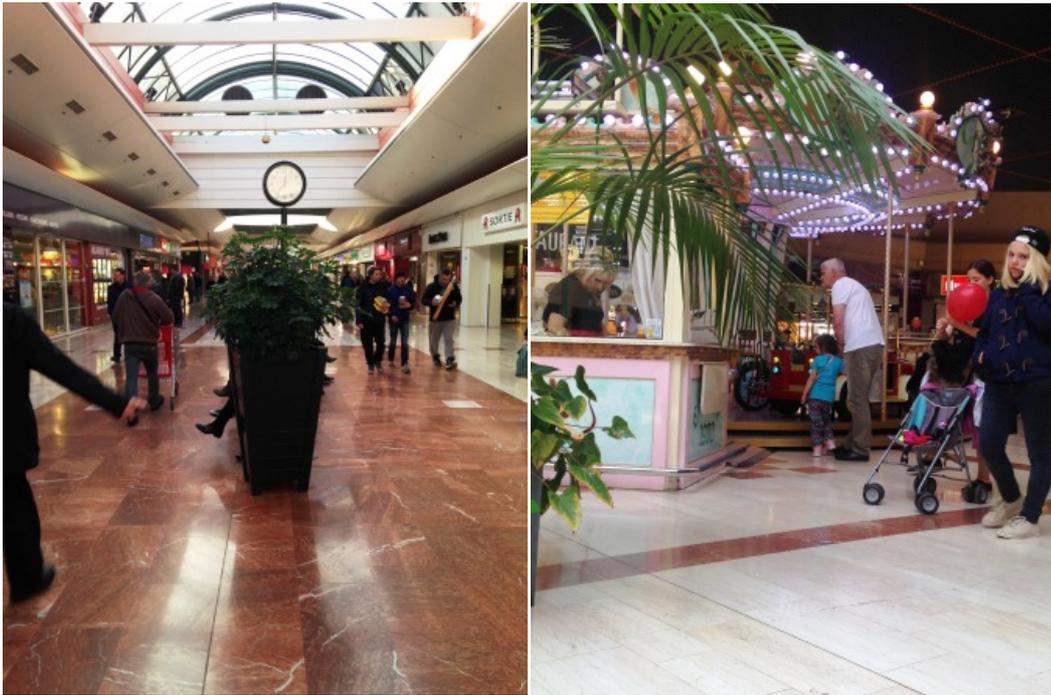
<sup>89</sup> Chivallon C, Marme N, Prost D, (1998), *op cit*.

<sup>90</sup> René Péron, « L'urbanisme commercial à la française », Les Annales de la Recherche Urbaine, *op cit*.

<sup>91</sup> Alain Tarrus, 1997 *op cit*.

<sup>92</sup> Alain Tarrus, 1997, *op.cit*

<sup>93</sup> Au sens d'*affordance* tel que défini par Gibson.



**Illustration 32 :** À gauche, l'artère principale du centre commercial est un lieu de promenade, à droite, la présence d'un manège rassemble un certain nombre de famille



**Illustration 33 :** Au premier plan une rencontre entre amis autour d'un chariot, au deuxième plan, onglerie.

La première fois que nous étions arrivés au centre-ville d'Hénin-Beaumont, nous désespérions quelque peu de ne trouver quasiment aucun café, ni restaurant. Les rues étaient presque vides, l'activité semblait « tourner au ralenti ». Avec le recul, il convient de constater combien le contraste est fort avec l'activité foisonnante des galeries commerciales du Auchan Noyelles-Godault, le densité d'automobiles sur les parkings, les lignes de bus qui s'y croisent, le



fourmillement de la multitude d'individus qui y déambulent, une véritable effervescence à certains moments de la semaine, le samedi et le mercredi après-midi, le vendredi soir, une ambiance colorée, agitée, sonore, végétation en pot luxuriante, la gaîté des enfants qui jouent au milieu d'une place intérieure.

**Illustration34 :**

Préparer l'avenir :

voiture

individuelle/chariot pour

enfant

La galerie marchande du magasin est organisée comme des rues de centre-ville, places, bancs, terrasses de café, signalétiques (nom de rue, indications de déplacements, etc.). Comme sur la place d'un ville ordinaire dans la galerie, les restaurants s'alignent avec leurs terrasses. Alors que nous nous arrêtons pour manger, le serveur nous demande si nous voulons être « dedans ou dehors ». Nous ne comprenons pas vraiment. Nous sommes de toute évidence à l'intérieur de la galerie, mais pour lui, la terrasse est bien dehors, même si le toit en verre nous protège de toute nuisance climatique.



**Illustration 35 :** Centre Commercial Régional de Noyelles-Gaudault – loisirs, consommation et gastronomie

Pour ce qui révèle de l'organisation de la zone commerciale en elle-même, en termes de surface au sol, si ce sont les bâtiments aux enseignes les plus tape-à-l'œil qui attirent le regard, la majeure partie des aménagements de la zone commerciale de Noyelles-Godault est composée de vastes parkings. La peinture blanche contraste sur le goudron noir (les enrobés bitumineux), selon la même rationalité orthogonale qu'aux abords de la plateforme Delta 3. La logique est ici la même : celle de l'automobile qui seule peut y conduire par des chemins tortueux empruntant également les ponts, les tunnels et les ronds-points. La segmentation des

espaces constatée autour des plateformes logistiques se poursuit autour des espaces commerciaux de l'hypermarché Auchan.



**Illustration 36 :** Pour parer aux difficultés de déplacement des usagers en situation de handicap, le centre commercial met à disposition des « véhicules caddies ».

Le dispositif tryptique agit bien d'abord sur l'ordre des déplacements, les difficultés d'accès résultant de l'entremailage des aménagements successifs et non concertés. La CAHC est en effet coupée en deux par une double infrastructure mobilière, l'autoroute A1 additionnée de la ligne TGV, qui agit comme une véritable barrière infranchissable. Paradoxalement, une fois le visiteur garé, l'univers automobile se transforme en univers de la marche de longue distance, excluant notamment toute personne à mobilité réduite. Le monde de la « grande surface » est un monde de personnes en bonne santé physique, sans handicap.

***Encadré ethnographique n°4 : « Des milliers d'automobiles en stationnement étincelaient sur un vaste étang de goudron »<sup>94</sup>.***



*« Lorsque nous sortons de l'autoroute A1, l'hypermarché Auchan s'étale plus qu'il ne se dresse puisqu'il ne dépasse pas un immeuble de trois étages. Il est entouré de dizaines d'enseignes de plus petite taille, de restaurants, de cinémas aussi. Graal de la consommation, il nous apparaît rapidement comme quasi inatteignable, tant le chemin qui y mène est sinueux, tortueux : il est là, à peine à 200 mètres de la sortie n° 26 de l'A1, mais nous mettrons plus de 20 minutes pour y entrer. Espace des rectilignes, des palissades, des haies et des grillages, espace des segmentations et du langage mathématique des formes binaires, des mètres carrés de murs et parking orchestrés par le gestionnaire aménageur tout en perpendiculaire ».*

Ces contraintes d'usages en liens avec les aménagements logistico-commerciaux génèrent à leur tour un certain nombre d'opportunités entre innovations, inventions et transpositions d'usages urbains « traditionnels ». Autour des espaces de la grande distribution, l'attractivité joue des représentations d'une modernité consumériste séduisante, mise en scène, où les grandes enseignes de l'agroalimentaire et autres vendeurs de marchandises pour la maison,

<sup>94</sup> Kurt Vonnegut, Abattoir 5, Ed. Seuil, 1971.

vantent souvent leur caractère « authentique », « traditionnel », « naturel », comme un pied de nez au centre-ville patrimonialisé, perçu comme désuet et duquel les habitants se détournent.



**Illustration 37** : Le long des parkings Auchan : espaces verts.

À observer les personnes qui s’y rendent, là, se retrouvent certains sens anthropologiques de l’espace public d’un centre-ville qui dépassent le commerce ou le marché pour *faire centre*. Aller au cinéma, aller au restaurant en famille, aller « prendre un pot entre amis », aller faire faire un tour de manège aux enfants, tout cela est envisageable et envisagé dans la zone commerciale. Un peu plus loin, un petit parc de deux hectares, avec un étang, des bancs, jets d’eau et jeux pour enfants, des promeneurs viennent y rejoindre les usagers quittant la grande surface. En un paradoxe extrême, la zone commerciale est également perçue comme l’espace vert, l’espace naturel, authentiquement standardisé pourrait-on dire.



**Illustration 38 :** Centre Commercial Régional d'Amiens Dury en prise avec les événements sportifs – Mise en scène commerciale dans le magasin lors du passage du Tour de France 2015.

Par ailleurs, le centre commercial est également une zone urbaine de loisir événementiel. C'est un espace qui accueille de nombreuses attractions, des restaurants à thèmes pour « la sortie du samedi soir ». Haut lieu de rendez-vous de la jeunesse locale, lieu de sortie pour les familles et les couples le week-end, la vie nocturne, cet élément essentiel de l'urbanité. *L'événement* caractéristique des mondes urbains (A. Picon, 1998) se joue désormais pour beaucoup sur les parkings du centre commercial, dans les galeries marchandes.



**Illustration 39 :** En haut, Élection de Miss Pas-de-Calais et, en bas, parade de carnaval dans la galerie marchande.

Ce sont des évènements à caractère culturel, de l'élection de Miss Pas-de-Calais à des animations du carnaval, des galas de catch, en passant par des concerts et des séances de dédicaces de vedettes des télé-crochets de la télévision nationale.



**Illustration 40:** En haut, un concert jeune public sur le parking de la zone commerciale, en bas, à l'intérieur de la galerie marchande une franchise bien connue des jeunes et moins jeunes permet de venir jouer aux derniers jeux vidéo.



Les représentations attachées au registre culturel constitutif de l'urbanité (Joseph, Raffin), la géographie des événements culturels se projettent là, sur la zone commerciale plutôt que vers l'ancien centre-ville d'Hénin-Beaumont.

La zone commerciale est l'espace des loisirs et des convivialités qui débutent par un trajet en voiture ou en bus : facilité d'accès, facilité de consommation, les loisirs sont payants et formatés, loisirs de masse, culture de masse (Adorno, Marcuse). C'est qu'ici on accède à une certaine *modernité*, une modernité clinquante, brillante, multicolore et proprement aseptisée, béton, plastique, hangars camouflés par des néons électriques et un décor clinquant sur fond

gris de taules ondulées. C'est une modernité dont le modèle se situe « outre-Atlantique », une modernité qui tranche avec le patrimoine perçu comme « vieillis », nous dit-on, du centre-ville et que les édiles voudraient imposer comme une référence collective.



**Illustration 41** : Le cinéma jouxtant le parking de la zone commerciale

En une sorte de revanche populaire, le centre commercial se présente comme un espace facilement appropriable en lien direct avec les médias, continuité médiatico-spatiale pourrait-on dire, un décor de cinéma qui valorise ceux qui s'y retrouvent au-delà de la fonction commerciale, mais fondé sur celle-ci : *dinners* américains, restaurants mis en scène de manière spectaculaire dans des wagons suspendus à trois mètres du sol, activités « guerrières » du paintball, vitesse des kartings, comme autant d'échos aux flux culturels (U. Hannerz, 1997), diffusés dans les *blockbusters* américains que les jeunes et moins jeunes viennent voir une boîte de pop-corn à la main, vivre dans le film, vivre dans la fiction devenue réalité urbaine.



**Illustration 42 :** Restaurant « Diner », espaces-loisirs et restauration depuis le parking de la zone commerciale Noyelles Godault

Enfin, le centre commercial est également le lieu où l'on accède à une modernité plus « utile » pourrait-on dire, une modernité de *services*. Il ne s'agit plus seulement d'accéder à des marchandises, mais de bénéficier d'un service qui autrefois ne se trouvait qu'en centre-ville : banques, postes, coiffeurs, ongleries, pressing, billetteries spectacles, etc. Dans ce contexte également, ces services bénéficient de la mise en scène et en renouvellent le caractère contemporain. Certains mêmes, comme les services de recyclage, ne se trouvent que dans la zone commerciale, dans une version d'expérimentation technologique remarquable participant de cette image de « modernité », entre consommation et geste civique pourrait-on dire.



**Illustration 43 :** La zone commerciale dispose comme ici de plusieurs « points » de recyclage au design original et attractif

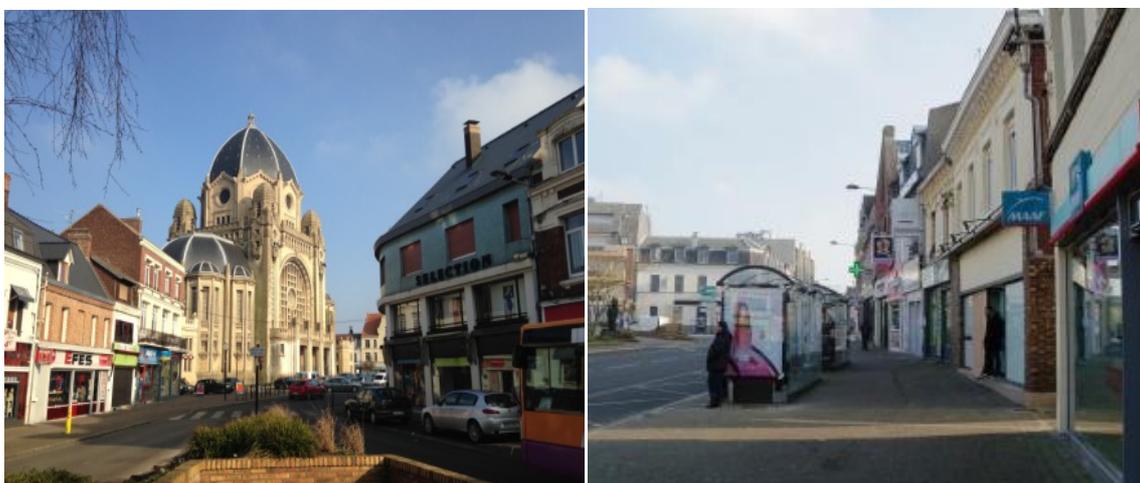
De ce dernier point de vue, il est une différence notable entre ces centralités commerciales et le centre-ville, l'absence du "politique" et de ses symboles qui mériterait une analyse supplémentaire. Le centre commercial représente *l'espace pacifié* des rapports sociaux (R. Sennett, 1992) dans un cadre et des interactions autour de la consommation de masse. La galerie marchande n'est pas l'espace de la dispute démocratique, les terrasses des cafés « sous serre » ont peu à voir avec l'espace de mise en publicité cher à Habermas. L'être urbain y est surtout identifié en consommateur. L'appartenance urbaine et les enjeux démocratiques, « l'égalité », se joueraient-ils exclusivement dans l'accès à la consommation ? Dans le cadre de cette recherche nous avons demandé de manière systématique à plus de 100 jeunes<sup>95</sup> de 18 à 25 ans ce qui était important dans leur ville, l'endroit où ils se réunissaient, les lieux qui faisaient repères : le centre commercial était pour eux une réponse systématique. Nous constatons, dans bien des cas, la structuration de leur géographie locale-régionale, leurs usages de leur ville et l'établissement d'une hiérarchie entre villes appartenant à une même métropole, par rapport aux caractéristiques de ce centre commercial (superficie, offre de boutiques, restaurants, enseignes, animations diverses).

<sup>95</sup> Dans le cadre de cours à l'université et de formations auprès de 18-25ans.

### 3.4 Les équilibres territoriaux en question

De tous ces points de vue, que ce soit en termes de ravitaillement en marchandise, d'opportunité de sociabilité de loisirs, de services, d'urbanité, l'expansion de ces surfaces commerciales signifierait moins, comme le notent Anne Querrien et Pierre Lassave<sup>96</sup>, une privation croissante de l'espace public qu'un déplacement de ses enjeux. Les équilibres territoriaux de la CAHC sont en effet profondément marqués par les aménagements logistico-commerciaux et l'hypothèse d'un déplacement des activités du centre-ville ancien vers la zone commerciale se vérifie.

Les centres des petites communes de la CAHC apparaissent happés par ces mastodontes commerciaux, en termes d'activités, mais également en termes de représentations et d'usages. Les artisans et les petits commerçants ne peuvent résister à cette économie de grandes échelles et ferment boutiques les uns après les autres, rejoignant, nous l'avons vérifié, la zone commerciale ou disparaissant. Dans les centres anciens économiquement moribonds, les prix du foncier poursuivent leur baisse, ce que confirment les agents immobiliers que nous avons interrogés.



**Illustration 44** : Centre ville d'Hénin-Beaumont

---

<sup>96</sup>Anne Querrien, Pierre Lassave. «Introduction ». Les annales de la recherche urbaine n°78, « Echanges-surfaces», PUCA, 1998.

Ces territoires en perte de vitalité peuvent constituer des opportunités pour ceux dont les moyens d'investissement économique sont faibles. Moyennant une proposition commerciale non prise en compte par la grande distribution (les fameux « Kebab » notamment, mais pas exclusivement), ils peuvent développer un commerce viable, au fondement ethnique, mais qui satisfait également d'autres composantes de la population.



**Illustration 45 :** Au centre ville d'Henin Beaumont, l'ancien pub « O'Shannon » reconvertit en établissement de restauration rapide proposant des spécialités turques et kurdes

Si la concentration des activités logistiques sur un nombre limité de sites participe comme le souligne Nicolas Raimbault de la privatisation des intercommunalités d'une partie de leurs politiques locales d'aménagement de zones d'activité, l'intervention publique semble de la même manière souvent démunie face aux processus qui engendrent ces regroupements commerciaux périphériques. Il est clair, notent Fellmann et Morel, « que

*dans ce cadre, les régulations s'établissent en fonction de logiques strictement économiques, l'intervention publique se situant à l'extrême marge d'un système qui tisse une toile particulièrement complexe à démêler pour trouver les « bons fils » qui puissent faire évoluer vers une meilleure prise en compte du territoire »<sup>97</sup>. Ce constat trouve à être nuancé à l'heure où l'intégration d'une économie commerciale à une démarche de projet urbain est une stratégie clairement assumée par les grands groupes immobiliers et les firmes de la grande distribution-consommation<sup>98</sup>. Les positionnements municipaux varient en fonction de l'échelle communale, intercommunale ou régionale. Des municipalités tentent de s'opposer, de soutenir ou de négocier l'extension des centres commerciaux, entre besoin d'emploi et d'activités, conscience des dangers du zoning et de l'étalement urbain sur les terres agricoles, en l'occurrence, et volonté de revitalisation des centres anciens.*

---

<sup>97</sup> « Fellmann, T et Morel B., « Métropolisation et archipels commerciaux », *le grand Marseille et ses enseignements* », Les Annales de la Recherche Urbaine, Echanges surfaces, n° 78. 1998.

<sup>98</sup> Voir les enjeux d'aménagements et les conflits en 2016 en périphérie de Paris et le projet Europacity, F. Raffin, *L'imaginaire urbanistique et mercantile dans la production des nouveaux quartiers urbains : SongDo/Incheon-Séoul-EuropaCity/LeBourget-Paris*, Actes du colloque ICHT 2016, Sao-Paolo, 1o COLÓQUIO INTERNACIONAL ICHT 2016 - *Imaginário: Construir e Habitar a Terra Cidades 'Inteligentes' e Poéticas Urbanas*. Dans ce cas en effet, à l'inverse de Noyelle-Godault, la situation d'aménagement est bien problématique, l'opposition au projet est en constitution.

# TROISIEME PARTIE

## LE CAS DE LA METROPOLE DE SEOUL

### Deux terrains coréens – Incheon-Yeongjong et Incheon-Songdo

Pour des raisons de coût et d'éloignement, notre investissement sur le terrain séoulite a été bien moindre que sur le terrain lillois. Après une première phase exploratoire en 2012, nous avons passé un mois et demi sur place à l'été 2015. Ce terrain, préparé de longue date, a été l'occasion de rencontrer des spécialistes locaux des dynamiques urbaines, notamment Alban Mannisi de l'Université de Hanyang et Young-Bum Reigh de l'Université de Kyonggi qui facilitèrent grandement notre introduction et que nous tenons à remercier ici pour les précieuses informations qu'ils nous ont apportées. Nous tenons également à remercier Madame Shin-Eui Park de la Graduate School of Business Administration, Kyung Hee University pour ses informations et son aide dans la mobilisation des étudiants.<sup>99</sup>

Dès 2012, nous avons repéré dans la ville d'Incheon, située, comme la CACH, en bordure métropolitaine des enjeux d'aménagement similaires. Malgré une période sur place assez courte, nous avons rapidement noté la nécessité de porter *un double regard* sur la ville périphérique d'Incheon de plus de 2 millions d'habitants. Cette ville est en effet composée de plusieurs entités, au centre-ville et au port, s'ajoute trois zones franches qui attirèrent notre regard. Dans ces trois zones franches, nous avons ainsi repéré deux dynamiques structurantes différentes, fondées respectivement sur deux types d'activités fonctionnant en dispositif à l'échelle de territoire de la ville en lien avec la métropole séoulite : respectivement l'île d'Incheon et le quartier de Songdo.

---

<sup>99</sup> Nous avons également complété nos échanges universitaires locaux avec une dizaine d'interviews d'étudiants séoulites francophones et des rencontres/visites de terrains durant 1 mois à Incheon/ et Songdo incluant des rencontres avec des responsables institutionnels.

D'un côté, sur l'île d'Incheon-Yeongjong, nous avons pu vérifier l'importance des activités logistiques et de transport de marchandises pour la structuration d'un territoire, où se trouve l'aéroport international de Séoul. En l'occurrence, infrastructures mobilitaires et infrastructures de stockage et de transbordement des marchandises font dispositif avec une autre activité, le transport des passagers. De l'autre, à Incheon-Songdo, nos interlocuteurs nous ont permis de découvrir une autre périphérie séoulite, dont la dynamique urbaine semblait fondée sur une tout autre logique. À la fois un ensemble d'activités liées aux nouvelles technologies, et un ensemble d'activités de création immobilière d'un genre particulier, que nous appellerons *greentech* ou *greenimmo*.

Le temps court de notre présence sur le terrain ne permet de construire cette dernière partie de notre rapport qu'en termes d'hypothèses. Néanmoins, d'un côté l'anthropisation de l'île d'Incheon-Yeongjong autour de l'aéroport confirme l'importance de dispositifs qui facilitent le transport et l'acheminement des marchandises dans les dynamiques urbaines. D'autre part, la périphérie de Song-Do permet de construire l'hypothèse des dynamiques urbaines périphériques en dispositifs d'activités, dispositifs qui, au-delà de l'économie de marchandises, fonctionnent par rapprochement de types d'activités pour générer des processus urbains qui construisent des zones urbaines originales.

Après une introduction sur la ville centre de Séoul et la dynamique métropolitaine qui l'anime, pour des raisons narratives, nous synthétiserons ensuite ces deux logiques en deux chapitres.

## 1. De Séoul à sa périphérie Incheon

La Corée du Sud a connu depuis cinquante ans une croissance et une intégration dans l'économie mondiale exceptionnellement rapides. Avec un produit intérieur brut (PIB) de 1417 Mds de dollars en 2014, la Corée du Sud est la 13<sup>e</sup> puissance économique mondiale. 7<sup>e</sup> exportateur mondial et le 9<sup>e</sup> importateur.

### 1.1 Séoul : archétype de la « ville extraordinaire » ?

Située dans la partie centrale de la péninsule coréenne et sur les bords du fleuve Han, Séoul capitale de la Corée du Sud, aujourd'hui quatrième métropole du monde, après Tokyo, Mexico et New York, n'était au début du XX<sup>e</sup> siècle qu'une « paysanne qui ne paye pas de mine »<sup>100</sup>. L'évolution historique de l'environnement urbain de la ville met en lumière la rapidité des processus de transformations spatiale, mais également sociale, qui conduisent une province locale au rang de mégapole contemporaine la plus incarnée.

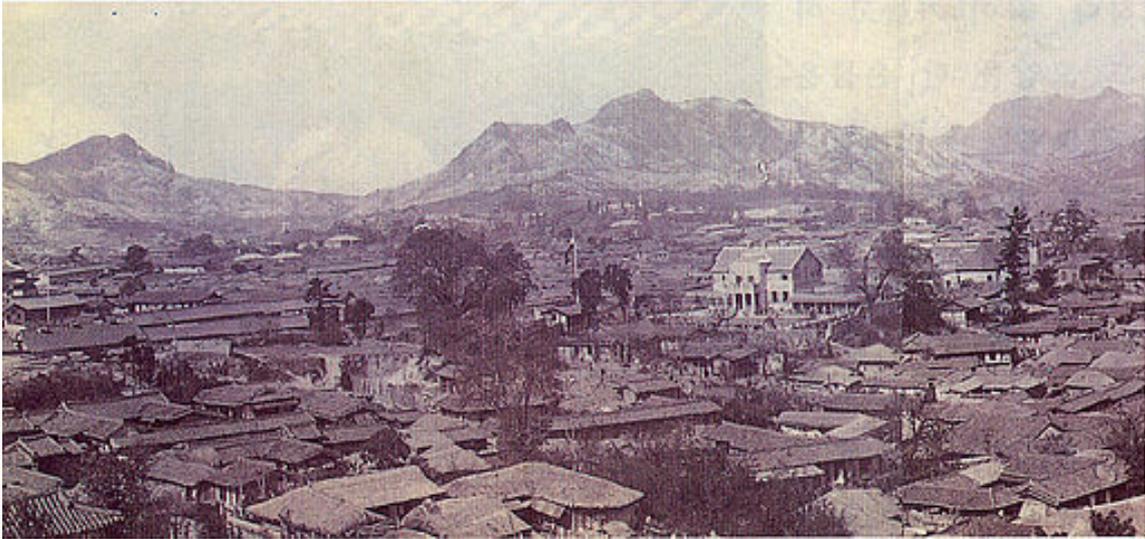
Ces considérations liminaires seraient largement incomplètes sans faire mention de l'assise et de la fondation historique de la ville qui, bien que changeant de nom et de statut d'une période à l'autre, est déjà établie comme capitale au début du royaume de Baekje (18 av. J.-C. – 660 apr. J.-C.) pendant la période des Trois Royaumes de Corée<sup>5</sup>. Ce n'est pourtant qu'à partir du 14<sup>e</sup> siècle que le site est désigné comme capitale du royaume de Joseon pendant plus de cinq cents ans et accueillir à ce titre le Bureau de la Capitale, les palais royaux et bâtiment public à l'intérieur d'un espace fortifié de 16 km<sup>2</sup>.

---

<sup>100</sup>D'après les mots de Georges Ducrocq, 1904 et cité par Valérie Gelézeau in : Valérie Gelézeau, Atlas Séoul, Atlas/Mégapoles, Éditions Autrement, 2011



Illustration 46 : Frontières de la Corée du Sud



**Illustration 47 :** Vue de Séoul en 1900. Source : "Highschool Korean Textbook", Ministry of Education and Human Resource Development - Wikimedia Commons

Occupée par le Japon de 1910 à 1945, Séoul subit d'importantes transformations spatiales. Les planificateurs coloniaux participent activement de la modification de l'organisation spatiale et fonctionnelle de la capitale qui, indépendante en 1945, et déjà confronté à l'afflux d'une nombreuse population rurale, accueille 1,4 million d'habitants en 1949. Détruite aux trois quarts lors des conflits de la guerre de Corée, la période de reconstruction (1953-1960) est alors synonyme de grande pauvreté. C'est le coup d'État du général Park Chung-hee en 1961 et l'installation d'une dictature militaire qui lance véritablement la Corée du Sud et Séoul sur la voie du développement économique. Les années de la dictature sont en effet des années de croissance forte soutenue par le moteur de l'industrialisation.

Entre 1960 et 1970, le fossé creusé entre la ville et la campagne accélère l'urbanisation. La ville fonctionne comme une véritable pompe démographique et voit sa population doubler, passant de 2,5 à 5 millions d'habitants. D'importantes opérations de modernisation du centre-ville sont engagées par le maire Kil Hyun-ok (1966-1970) surnommé « Bulldozer Kim », la densité des quartiers résidentiels triple (60 à 170 habitations par hectare)<sup>101</sup>. La promotion à une vitesse vertigineuse d'immeubles d'habitation de quatre à cinq étages vise à éradiquer les

---

<sup>101</sup>Voir Busquets, J., "Deconstruction/construction: The Cheonggyecheon Restoration Project in Seoul", Cambridge, Mass: Harvard University Graduate School of Design, 2011.

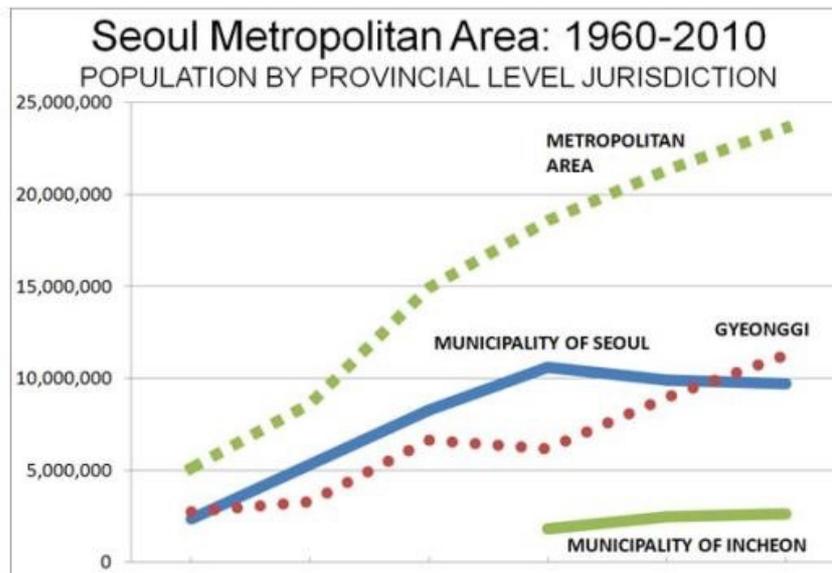
bidonvilles et l'insalubrité. 400 bâtiments furent édifiés durant la seule année 1969, soit le plus grand changement jamais introduit dans le paysage de la Corée. Conformément aux orientations des années 1960 en matière de politique urbaine, la construction d'infrastructures est entreprise au bénéfice de la production industrielle et de la croissance économique. De fait, la plupart des complexes industriels sont alors situés dans les zones urbaines qui enregistrent une croissance démographique d'environ 500 000 habitants tous les deux ans. Visage d'une Corée du Sud en voie de modernisation la capitale doit affronter d'importants problèmes de saturation, de dégradation environnementale et de manques de logements.

## 1.2 Un espace métropolitain en restructuration

Visant à une meilleure répartition de la densité de la population par la diffusion des fonctions urbaines, la planification adoptée à travers le schéma directeur de 1966 organise la ville en 21 communautés autonomes réparties sur quatre grandes zones autour du centre-ville. La structure mono centrique de la capitale se transforme en structure polycentrique. À partir de 1990, l'agglomération urbaine de Séoul s'agrandit considérablement suivant le rythme de la redistribution de la population vers les villes-satellites localisées dans un rayon de 25 km du centre-ville de Séoul. Le programme de construction de cinq villes nouvelles dans la région Métropolitaine marque le passage des politiques du logement aux politiques urbaines. Pour Olivier Petit les projets de villes nouvelles sont préférés aux vastes ensembles d'habitations *« car ils traitent, en même temps, les problèmes de manque d'espace, d'activités et de logements et ceux d'aménagement du territoire à l'échelle régionale »*<sup>102</sup>.

---

<sup>102</sup>Olivier Petit, « Métropolisation études de cas », Centre de documentation sur l'urbanisme, Paris La Défense, 2004.



Seoul Metropolitan Area Population: 1960-2010

Year	Metropolitan Area	Provincial Level Jurisdiction		
		Seoul	Gyeonggi	Incheon
1960	5.1	2.4	2.7	
1970	8.6	5.3	3.3	
1980	14.9	8.3	6.6	
1990	18.6	10.6	6.2	1.8
2000	21.4	9.9	9.0	2.5
2010	23.6	9.7	11.3	2.6

In Millions

Incheon created from Gyeonggi in 1981

**Illustration 48 :** Évolution et distribution de la population de l'aire métropolitaine de Séoul par juridiction 1960 - 2010. Depuis les années 2000, l'aire métropolitaine totalise plus d'habitants que la ville de Séoul. Source : Wendell Cox.

C'est ainsi que les grands projets urbains se poursuivent le long des couloirs de développement Seoul-Incheon et Seoul-Busan, débouchant sur l'expansion spatiale de la région métropolitaine. De 1992 à 1999, un total de 2 millions de personnes emménagea vers ces cinq villes satellites.

Comptant plus de 24 millions d'individus (plus de la moitié de la population de la Corée du Sud) selon les résultats du recensement de 2010, la région métropolitaine comprenant la ville de Séoul, la Province de Kyonggi et la Ville Métropolitaine de Incheon, s'étend sur plus de 11 000 km et constitue la troisième plus grande aire métropolitaine mondiale <sup>103</sup>.

Promulgué en 1989, le plan de développement des villes nouvelles traduit les ambitions de maîtrise des processus métropolitains par les autorités gouvernementales et l'insertion d'enjeux de gouvernance dans le phénomène de métropolisation. Localisées dans un rayon de 25 km du centre-ville de Séoul et concernant une population de plus d'un million d'habitants, les cinq villes nouvelles sont pensées, dès leurs implantations, comme des entités autonomes visant à offrir de nouvelles conditions de vie aux séoulites. Ce programme, comme le souligne Olivier Petit, s'est appuyé sur des logiques économiques spécifiques cherchant à accorder les ambitions et objectifs du secteur public et privé dans les schémas de développement urbains.

En effet : « *le financement du développement foncier a été réalisé grâce à la bulle financière immobilière. Le secteur public utilise les ressources financières des acteurs privés coréens pour financer ses programmes de développement, en particulier la « Politique des 2 millions de logements » dont fait partie celle des villes nouvelles* »<sup>104</sup>. Toujours d'après l'auteur la crise économique de 1997 marque une période de remise en cause par les autorités coréennes d'un modèle de développement économique dominé par les grands groupes industriels et financiers (les *chaebol* : Hyundai, Samsung, etc., et à qui ont bénéficié les contrats de construction)<sup>105</sup>. Les nouveaux choix stratégiques vont alors privilégier la création de districts économiques, financiers ou technologiques de taille restreinte en misant principalement sur les petites et moyennes entreprises, plutôt que sur une offre quantitative de logements assurés par de

---

<sup>103</sup>Derrière, l'aire urbaine de Tokyo – Yokohama (40 millions d'habitants) et l'aire de Jabotabek , Jakarta 30 millions)

<sup>104</sup> Olivier Petit, op cit

<sup>105</sup>Voir Alban Mannisi, « Minjung|Simin|Undong-ga : Urban Insurrection in Korea », Revue *L'esprit des villes* n°2, 2015

grands groupes financiers. Il s'agit pour les autorités de tourner la métropole vers l'extérieur en l'inscrivant dans des logiques de globalisation et de spécialisation autour des activités à forte valeur ajoutée. L'apparition de districts de spécialisation économique et notamment la stratégie visant à faire d'Incheon le pôle financier et logistique de l'Asie du Nord-est relèvent donc bien de cette seconde logique de structuration de l'espace métropolitain séoulite.



**Illustration 49:** Frontières géographiques de l'aire urbaine de Séoul source : <http://blogs.ubc.ca/ellyjang/2013>

## 2. Incheon «hub» passagers et logistique de l'Asie du Nord-est

Comptant environ 2,5 millions d'habitants et situé à 30 kilomètres de la capitale, Incheon, troisième ville de Corée après Séoul et Busan constitue le plus proche accès maritime de la capitale. La position stratégique de la ville s'affirme dès la fin du XIX<sup>e</sup> siècle et alors que celle-ci constitue un village côtier de 5000 habitants. Comme pour le cas de Lille, les villes d'Incheon et de Séoul se situent sur des « routes » d'échanges «traditionnelles» (le fleuve Han bien que celui-ci se jette dans la mer plus au nord) dont les infrastructures mobilitaires sont renforcées au 19<sup>e</sup> siècle. Incheon fait l'objet d'importants travaux d'aménagements routiers des 1899 puis ferroviaires à partir de 1900. L'accessibilité au continent permis par la baie d'Incheon ouvre la voie au développement des aménagements portuaires. La position stratégique de la ville lui confère en effet une fonction d'entrepôt au service notamment des intérêts coloniaux<sup>106</sup> : industrie du riz et brasserie pour l'exportation au tournant du 19<sup>e</sup>siècle, tissage et industrie lourde et armement après l'invasion nipponne. En 1945 Incheon est le premier port coréen en tonnage<sup>107</sup>.

La construction de l'autoroute Gyeongin en 1968, le développement du corridor industriel du même nom, ainsi que l'aménagement autour du port de la plus grande zone franche de Corée du Sud, font d'Incheon la porte d'entrée internationale et le prolongement maritime et industriel de la vaste aire métropolitaine séoulite. Dans le même temps, ces échanges internationaux mobilisent une main-d'œuvre importante qui a construit Incheon comme une ville d'immigration notamment chinoise, mais également japonaise durant l'occupation.

---

<sup>106</sup> Voir Lee D.B., Kim Y.H., Hong S., Hori T., Ito T. «A study on the development process of Incheon as industrial city and its on-going trend of transformation». 1st International Symposium on City Planning and Environmental Management in Asian Countries. Ujung Pandang: Asian Urban Research Group. 1998.

<sup>107</sup>Voir sur ce point César Ducruet : « Incheon vitrine de la Corée du Sud et masque de Séoul », *revue mappemonde* n°85, 2007. Voir également Lee D.B., Kim Y.H., Hong S., Hori T., Ito T. (1998). «A study on the development process of Incheon as industrial city and its on-going trend of transformation». 1st International Symposium on City Planning and Environmental Management in Asian Countries. Ujung Pandang: Asian Urban Research Group



**Illustration 50 :** Pont de 12 km reliant Incheon à Séoul via Songdo

Comme dans le cas lillois, le rapport à la population centre de Séoul pourrait être lu comme un rapport d’approvisionnement et de réserve de main-d’œuvre ouvrière, ce qui pose la question des rapports de domination dans le cas des aménagements dont nous parlons. Il est d’ailleurs frappant que la zone d’Incheon, notamment celle de Songdo, nous soit systématiquement présentée comme une zone vierge d’activités et de population alors qu’une communauté de pêcheurs y est installée depuis des centaines d’années. Extension et absorption dans la dynamique de la ville centre, Lille dans un cas, Séoul dans l’autre, nous retrouvons cette idée formulée par César Ducruet « *l’insertion d’Incheon dans les réseaux aériens et logistiques mondiaux n’est pas forcément synonyme de développement endogène, mais plutôt de la redistribution des fonctions globales de Séoul dans son espace proche.* »<sup>108</sup>

Comme dans le cas lillois également, la concentration et le renforcement des infrastructures mobilitaires (autoroutes, pont de 12 km reliant l’île au continent, train) permettent de comprendre le développement urbain de l’île d’Incheon lié au transport des marchandises. À la différence du cas de la CACH cependant, l’infrastructure qui va terminer de qualifier l’île d’Incheon en espace dédié à la logistique et fortement anthropisé est la construction de l’aéroport achevée en décembre 2000.

---

<sup>108</sup> César Ducruet, *op cit.*

La notion de dynamique urbaine en dispositifs d'activités économiques peut à nouveau être employée ici pour qualifier l'association de l'activité transport de marchandise et de l'activité transport des passagers. Un dispositif triple, peut alors être à nouveau observé, entre infrastructures mobilières, infrastructures pour le transport des passagers (l'aérogare, hôtels, espaces dédiés au tourisme, commerces), et infrastructures pour le transport des marchandises.

Cherchant à se positionner parmi les premiers acteurs mondiaux dans le secteur des transports la stratégie d'aménagement vise à regrouper autour d'un aéroport d'envergure internationale (l'aéroport d'Incheon, à 52 kilomètres de Séoul, ouvert en mars 2001) une zone économique spéciale, le hub logistique. Véritable plaque tournante du transport national et international en Corée, la zone économique franche d'Incheon<sup>2</sup>(IFEZ) inaugurée en août 2003 s'étend sur une superficie totale de plus de 20 000 hectares.



**Illustration 51** : En couleur sur la carte, les trois zones franches d'Incheon, dont Yeongjong et Songdo.

La zone économique est prévue pour devenir un quartier autonome et attractif tant pour les résidents étrangers que pour les entreprises à capitaux étrangers. Elle comprend trois pôles : l'aéroport de Yeongjong (transport, logistique, tourisme), la zone de Cheongnan (industrie, commerce, recherche, tourisme) et la « technoville » de Songdo (culture, enseignement, recherche, nouvelles technologies, finance).

## 2.1 Le dispositif logistico-passagers de l'île d'Incheon-Yeongjong

L'analyse de l'aménagement urbain l'île d'Incheon-Yeongjong révèle deux entités liées, couvrant à peu près la moitié de l'île<sup>109</sup> : à l'extrémité l'aéroport international un peu plus au centre la zone logistique. Comme le montre l'illustration ci-dessus, chacune de ces zones urbaines est reliée à des infrastructures mobilières, métro et ligne de train à grande vitesse et autoroute reliant à Séoul, et bien évidemment les infrastructures aériennes, représentant une importante prise spatiale au sol et structurant fortement les usages. Comme dans le cas lillois, les déplacements se définissent ainsi systématiquement dans le contournement de ces zones dont nous retrouvons les mêmes caractéristiques géométriques : segmentation, cloisonnement, linéarité principalement. Comme pour la CACH, ces zones sont fermées, notamment pour des raisons de sécurité, mais également de fluidité des déplacements. Plus qu'ailleurs, les espaces sont cloisonnés, vidéosurveillés et il semble impossible d'en sortir cernés que nous sommes par des espaces de mobilités, pistes pour avions, autoroutes, voies ferrées, parking. Les espaces sont ici totalement discontinus d'une infrastructure à l'autre. Seules les infrastructures de transport font le lien entre les différentes composantes de la zone : aérogare, hangars logistiques, immeubles de bureaux par exemple. C'est-à-dire qu'un piéton lancé hors des différentes composantes, ne pourrait jamais atteindre une autre composante de ces espaces en marchant, les routes sont infranchissables et interdites au piéton, qui pourront difficilement aller au-delà d'un parking pour voiture ou des zones intérieures qui lui sont réservées, espaces d'attentes, de transit pour les passagers des avions. Pour le dire autrement, la quasi-totalité des espaces est réglementée interdite aux individus.

---

<sup>109</sup>Sur l'autre moitié se situe la ville de Yeongjong, plusieurs villages tournés vers l'agriculture et la pêche sur la côte, et de vastes zones forestières et de marais.



**Illustration 52** : En haut, Signalétique les deux arrêts du métro Incheon Séoul – Terminal Logistique/Terminal passagers ; en bas parking – Zone franche d’Incheon



L’appropriation de l’espace par le dispositif d’activités *transport de passagers/marchandises* apparaît à Incheon beaucoup plus contraignant que dans le cas de la CAHC. A la différence ici que les zones résidentielles sont totalement absentes de la zone aéroportuaire. Sur cet immense plan de près de 7 km<sup>2</sup>, *l’appropriation* par l’activité double de transport passagers/marchandises est quasi absolue. Les habitations et la diversité des activités sociales

sont repoussées en dehors de la zone dans la petite ville de Yeongjong. La diversité des activités humaines est donc ici réduite à son minimum et, si pour la CAHC le dispositif se trouve en concurrence avec des dynamiques urbaines passées que l'on retrouve dans le paysage (agriculture, mine, etc.), ou présentes (habitat, petit commerce, artisanat, politique, etc.), l'aéroport semble ici en avoir fait « table rase » pour proposer un dispositif qui accapare l'espace et l'anthropise de manière extrême. Les usages sociaux de l'espace y sont extrêmement réduits en diversité et sont exclusivement liés au dispositif passagers/logistique/transport.

Concernant les aménagements eux-mêmes, à la différence du cas lillois, la présence des infrastructures liées au transport des passagers qui s'appuient sur les infrastructures mobilières est originale. Une analyse simple permet d'en distinguer plusieurs éléments. L'accueil des passagers se concentre dans l'aérogare clos où seuls les fumeurs stagnent un peu en extérieur, parqués, le temps de consommer leur cigarette. Sinon, tout se passe en intérieur. Si dans la CAHC nous passons de l'habitacle de la voiture à la galerie marchande, de la même manière ici on passe de l'habitacle de l'avion à celui de la galerie marchande, univers protégé, coupé des éléments climatiques.



**Illustration 53** : Segmentation des voies, palissades, barrières dans l'aéroport

De l'aérogare on passe ensuite dans l'habitacle du bus qui mène à Séoul, ou à celui du métro, ou du train à grande vitesse. « Univers standard » diraient nos interlocuteurs de la CAHC, en tous points similaires : plastiques, néons, bétons camouflés. La qualité des matériaux coréens se voudrait néanmoins supérieure, ce qui n'est pas flagrant pour les observateurs que nous sommes. En effet, l'aéroport se trouve dans une concurrence mondialisée entre aéroports. Dans cette course, l'aéroport de Séoul se distingue. Plusieurs années de suite il est couronné « meilleur aéroport du monde ».



**Illustration 54 :** Infrastructure de service et d'accueil des passagers de l'aéroport d'Incheon - bureaux-hôtels

Cette distinction s'explique peut-être moins ou autant dans la qualité des matériaux de son aménagement que dans une organisation performante et surtout une offre de services de qualité pour l'accueil des passagers adossés bien sûr à des infrastructures. L'accueil des passagers, ce sont bien sûr au-delà de l'aérogare des hôtels que l'on trouve en nombre sur la zone portuaire. Mais l'offre ici va plus loin, avec un golf 18 trous, le Sky 72 et un ensemble d'aménagement de bord de mer, remblais aménagés sur la côte de l'île, en contre bas de

l'autoroute à huit voies. Si ces aménagements n'attirent que peu de monde comme nous avons pu le constater, ils permettent au moins de communiquer dans la concurrence que se livrent les aéroports du monde entier.



**Illustration 55 :** Le golf Sky72 de l'aéroport d'Incheon le long de l'autoroute qui mène à Séoul

Cependant, comme dans le cas lillois cette fois, concernant l'univers des activités du transport des marchandises mondialisées, les paysages sont peu différents. On retrouve à Incheon comme dans la CAHC exactement les mêmes éléments qui les constituent. Côté logistique de la zone aéroportuaire se trouve comme à Delta 3 un étalement rectiligne de hangars, parcouru de route où ne circulent que des camions et les bus des ouvriers de la logistique avec lesquels nous avons circulé et quelques voitures d'employés de la zone.



**Illustration 56 :** Plan de la ligne de bus qui dépose les ouvriers dans leur entrepôt logistique dans la zone logistique d’Incheon – On retrouve les grandes marques productrices des biens de consommation en attente d’exportation vers le monde entier

## 2.2 CACH, Incheon : esquisse d'une analyse photographique comparative

L'analyse photographique comparative qui suit rend compte de la similarité des aménagements, entre la CAHC et la zone logistique d'Incheon.



**Illustration 57 :** Palissage-Barrières-Rectilénaires - à gauche Delta3-Cahc à droite zone logistique aéroport Incheon



**Illustration 58 :** À gauche l'autoroute qui mène de Séoul à Incheon le long du fleuve Han – à droite l'autoroute A1 entre Hénin-Beaumont et Lille



**Illustration 59 :** Parking - A gauche la zone commerciale Noyelles Godault – A droite la zone logistique Incheon Séoul



**Illustration 60 :** Pistes cyclables - A gauche la zone au milieu de la zone logistique sur l'aéroport Incheon entre palissade et terrain à construire pour de nouveaux entrepôts – A droite piste cyclable sous les ponts et le long de la ligne TGV Lille-Paris



**Illustration 61 :** Infrastructure « de maquillage » – A gauche aménagements paysagers à Incheon - A droite aménagement paysagers sur le site de Delta 3



**Illustration 62 :** Aménagements patrimoniaux sur les sites logistiques : il est remarquable que dans tous les cas évoqués ici, la dimension patrimoniale soit systématiquement présente.



**Illustration 63 :** Surveillance A gauche palissade de sécurité avec caméra zone logistique Incheon – A droite Palissade et zone piégée Delta 3-CACH



**Illustration 64 :** Infrastructures de maquillage paysagé A gauche - Le long de Delta3 CAHC – A droite Le long de la zone logistique aéroport Incheon.

On le voit ici, bien que dans un contexte différent, le dispositif de l'île d'Incheon est tout à fait comparable à celui de la CACH en termes paysagers d'abord, mais également de contrainte d'usages territoriaux. Inscrit de la même manière dans des dynamiques politiques et des relations historiques entre la ville centre Séoul et la ville périphérique, Incheon, les aménagements participent d'une anthropisation plus forte encore que dans la CAHC au profit quasi exclusif des activités de transport logistiques et passagers. Une ethnologie plus précise permettrait une analyse plus détaillée des implications de cette anthropisation pour les populations locales de la ville de Yeongjong en bordure de la zone logistico-aéroportuaire, en termes d'usages, mais également de représentations.

### 3. Un élargissement de notre hypothèse de dynamiques urbaines en dispositifs socio-économiques à Songdo-Incheon - Greentech et GreenCity

Lors de notre présence dans la métropole séoulite, prenant en compte les zones franches d'Incheon, nous avons eu l'occasion de nous rendre dans la ville nouvelle de Songdo-Incheon et de rencontrer plusieurs protagonistes de sa construction, ainsi que des acteurs locaux. C'est à ce moment qu'un élargissement de notre hypothèse de *dynamiques urbaines en dispositif* est apparu.

Dans les cas de la CACH et dans celui de l'île d'Incheon le dispositif que nous avons décrit se structure autour de mobilités mondialisées et de l'échange de marchandises. La marchandise, les biens de consommation, sont au cœur du dispositif. Celle-ci fait le lien entre des éléments qui, sinon, paraîtraient déconnectés. Bien que Songdo ne soit pas un centre lié à la logistique ou à l'échange de marchandises, il nous est rapidement apparu que ce territoire se structurait également en dispositif, mais un dispositif mobilisant d'autres grands types d'activités économiques, donnant sa spécificité à cette zone du périurbain en termes d'aménagement et de mode de vie.



**Illustration 65 :** Vue panoramique du Central Park de Song do

Comme les deux autres, ce dispositif se structure par rapport à des aménagements mobilitaires. Cependant, d'autres acteurs clefs et des domaines d'activités économiques limités en sont à l'origine. En l'occurrence, ce sont d'une part, l'activité et l'économie du bâtiment/immobilier, d'autre part, l'économie liée aux nouvelles technologies et à l'environnement, qui structurent l'espace, ses aménagements et ses usages. Il ne s'agirait donc

pas ici d'un dispositif logistico/commerciale/mobilitaire, mais d'un dispositif structuré autour de l'immobilier, des technologies de l'information (NTIC), de l'environnement (GreenTech) mais également bien sûr, de la mobilité, donc d'infrastructures mobilitaires comme dans les deux cas précédents.



**Illustration 66** : Songdo dispose d'un « Central Park » inspiré directement de celui de New York.  
Aménagement finalement coûteux qui attire à des prix bien supérieurs de ceux de Séoul

### 3.1 Songdo un carrefour décentré de Séoul : l'emboîtement dissymétrique des échelles spatiales

Nous commencerons par ce point caractéristique des trois dispositifs que nous décrivons : leur lien à des infrastructures mobilitaires. L'existence d'infrastructures de transport terrestre « performantes »<sup>110</sup> et de qualité est le point commun aux trois dispositifs pris en compte dans notre démarche. Les dimensions économiques des dispositifs que nous appréhendons « se greffent » en quelque sorte sur les flux mobilitaires, même si nous l'avons vu, cette « greffe » s'inscrit dans l'histoire des rapports sociaux. La place occupée par ces dispositifs urbains se joue dans leur lien à des infrastructures mobilitaires sans lesquels on ne pourrait comprendre leur présence en ces périmètres des métropoles et sans lesquels ils seraient isolés dans les trois cas appréhendés ici. Ainsi, comme sur le territoire de la CAHC et sur l'île d'Incheon, ce n'est pas un hasard si Songdo apparaît dans cette zone de la périphérie de Séoul, où quelques années plus tôt n'existaient que la mer et des marais.

Les séoulites que nous rencontrons s'en amusent, les premières photos que prennent les visiteurs étrangers dans le bus pour Séoul sont celles de Songdo. Située à 60 km au sud-ouest de la capitale sud-coréenne, Songdo, nouveau quartier de la ville d'Incheon intégré à sa troisième zone franche, compte parmi les plus grands<sup>111</sup> projets de développement de la région de Séoul. Construite « de toutes pièces » à partir de 2005 sur un espace de 53 km<sup>2</sup> de terrains gagnés sur la mer Jaune, elle est située juste après le pont menant à l'aéroport international. La ville est conçue pour accueillir autour de la plus haute tour coréenne<sup>112</sup>, plus de 80 000 appartements, 5 millions de m<sup>2</sup> de bureaux et 900 000 m<sup>2</sup> d'espaces commerciaux.

Faisant partie de la municipalité d'Incheon la ville nouvelle de Songdo en est l'un de ses quartiers et une de ses trois zones franches. Son développement s'inscrit dans la stratégie de

---

<sup>110</sup>« Performantes » du point de vue de nos interlocuteurs, plus précisément, c'est l'idée de la possibilité d'accéder à la mobilité qui est mise en avant de manière récurrente dans nos entretiens. Dans les faits, les connexions à Séoul sont problématiques ce qui est un point « mobilisateur » pour beaucoup de résidents.

<sup>111</sup> Et les plus chers avec un coût estimé à 35 milliards de dollars.

<sup>112</sup> La Northeast Asia Trade Tower . Elle sera dépassée par une tour plus haute en 2016 dans Séoul.

multiplication des zones franches sur le territoire coréen, stratégie impulsée par une série de lois sur la promotion des investissements directs étrangers (IDE), dont le Foreign Investment Promotion Act (FIPA, 1998), appuyés par la Korea Trade-Investment Promotion Agency et gérés par le Korea Investment Service Center (Invest Korea, 2003. Il s'agit bien ici, comme le note César Ducruet, « *de transformer la Corée du Sud en une plaque tournante commerciale à la fois maritime et financière, en misant sur la valeur ajoutée tirée de l'attraction de services de rang mondial* <sup>113</sup>».

La position est en effet stratégique, le long de l'autoroute, en lien avec l'aéroport, à mi-chemin de Séoul. La stratégie pour les promoteurs immobiliers/aménageurs américains de l'entreprise *Gale International* renvoie à cette proximité, d'une part de l'aéroport international d'Incheon et, d'autre part, de la ville de Séoul. *Quartier-ville-nouvelle* de périphérie, dès son origine Songdo est conçue pour accueillir une population aisée de cadres du secteur tertiaire, travaillant dans les nouvelles technologies de l'information ou d'autres secteurs de pointe, comme la recherche et développement et la finance.

Comme les autres dispositifs que nous décrivons, la zone d'inscription de Songdo se définit selon différentes échelles, de la plus locale à la plus internationale. Échelle locale d'une part puisqu'il s'agit d'inscrire un espace situé à proximité de Séoul dans les flux pendulaires quotidiens locaux. Échelle internationale d'autre part, via la possibilité d'y « capter » par l'aéroport des populations inscrites dans les réseaux internationaux du secteur tertiaire, des mondes de la finance, des entreprises de nouvelles technologies, en passant par la recherche et le développement. Ville à la fois inscrite localement et internationalement, Songdo se voit effet servir de centre d'affaires pour la zone économique franche d'Incheon et s'inscrit de ce fait dans la stratégie de la Corée du Sud visant à faire du pays un centre régional pour les services à haute valeur ajoutée. Notons que le projet de développement de la ville vise également dans une certaine mesure à « désengorger » Séoul en accueillant 300 000 habitants et en offrant 300 000 emplois à l'orée 2020 selon les porteurs et promoteur du projet.

Le paradoxe de Songdo est de vouloir inscrire l'internationale dans la proximité selon une représentation des échelles territoriales ramenées au local. De manière dysimétrique, le proche (Séoul) reste proche et le lointain (Singapour, Shanghai) est appréhendé comme appartenant à

---

<sup>113</sup> César Ducruet, *op.cit.*

un même espace/temps, proche. Si l'on suit les infrastructures mobilitaires, « les moyens de transport » dans lesquels Songdo s'inscrit sont de plusieurs échelles, du local au continental et au mondial via les voies aériennes. Paradoxalement cependant, dans les représentations véhiculées, Songdo apparaît aussi proche de Séoul que de Shanghai, Singapour ou Tokyo, pour ne citer que quelques-unes des capitales « qui comptent » dans le monde de secteurs d'activités économiques « à haute valeur ajoutée » des *élites circulantes* (Tarrius, 1992) en Asie du Sud-est : cadres supérieurs des entreprises du numérique, de la finance, de la R&D voire des universitaires que nous rencontrons. Le discours de Scott Summers, vice-président de la branche investissement et marketing international de la société immobilière Gale internationale, que nous rencontrons dans les bureaux de la compagnie en août 2015 synthétise bien cette idée : *"Imaginez une ville où vous pouvez aller jouer au golf avec un client le matin, faire un aller simple pour une réunion d'affaires à Shanghai ou Tokyo en 90 minutes d'avion seulement ou encore à Séoul en 20 minutes de train et revenir le soir même pour tenir une réunion en vidéoconférence avec le siège social aux États-Unis ou en Europe à partir de la maison. C'est la méthode d'avenir pour la conduite des affaires dans la région : l'intégration en profitant de la géographie et de la facilité des moyens de transport"*<sup>114</sup>.

Reste qu'au-delà du discours, les « performances » des infrastructures mobilitaires dans lesquelles s'inscrit Songdo laissent à désirer. Si la connexion à l'aéroport est tout à fait opérante et « efficace », c'est le lien à Séoul qui fait problème comme nous l'expérimentons nous-mêmes. De fait, il n'y a que le réseau routier saturé qui relie Songdo à Séoul. Le métro ou les lignes de train rapides menant à Séoul n'existent pas, il n'y pas de gare à Songdo. D'ailleurs, à l'instar de la CAHC, la voiture est le moyen de transport local privilégié. L'observateur occidental s'étonne de voir le Central Park entouré d'une autoroute de 6 voies en plein cœur de ville, alors même que le projet se voudrait « respectueux » de l'environnement.

---

<sup>114</sup> Cité par Émeline Ferard [http://www.maxisciences.com/ville/songdo-la-ville-du-futur\\_art25808.html](http://www.maxisciences.com/ville/songdo-la-ville-du-futur_art25808.html)



**Illustration 67** : Les terrains à construire, quadrilatères en attente délimités par des autoroutes.

C'est un sentiment de vide qui domine, tant ces vastes rues faites pour l'automobile sont quasiment désertes. Et de préciser, en manière de confirmation de ce sentiment, que le projet immobilier, les ventes d'appartements ne suivent pas les prévisions des promoteurs, loin de là. Scott Summers, responsable de Gale International nous le confirme, « nous perdons de l'argent », et l'état des constructions le démontre : de vastes zones sont encore en attente de bâtiments. Les terrains sont inoccupés pour le moment, mais ils sont déjà quadrillés par les voies automobiles.

### 3.2 La dimension immobilière du dispositif Songdo

*« Pour les architectes modernes, il a toujours été plus important que leur réalisation soit en harmonie avec l'époque plutôt qu'avec l'environnement. »<sup>115</sup>*

Considérant cette citation de Marion Ségaud, dans le discours de ses promoteurs, il semble que Songdo tente de réconcilier le lien à une époque avec les considérations environnementales. Il est question de cadre de vie de respect de l'environnement, d'économie d'énergie et ces dimensions s'appliquent à l'architecture en lien avec les nouvelles technologies. Alors que les architectures verticales ne sont pas associées habituellement aux considérations écologiques, les promoteurs locaux tentent de réconcilier ici une architecture de tours qui se voudraient de « haute qualité environnementale ».

Quelques immeubles notamment autour du parc central confirment ce discours et ne manquent pas d'impressionner le visiteur. L'activité immobilière se nourrit de ce décors, l'attractivité de Songdo, la vente d'appartements joue de ce « prestige environnemental » mis en scène. Néanmoins, il suffit de s'éloigner d'une ou deux rues du parc pour trouver une réalité immobilière bien moins conforme à ce discours. Là, se trouvent des périmètres entiers occupés par les Tanji ordinaires (V. Gélézeau, 2003), de ceux que l'on retrouve partout en Corée. En l'occurrence, ils sont peu en phase avec les préoccupations environnementales affichées.

Par la qualité supposée, à défaut d'être réelle, de ses aménagements, le « standing » et les services rares qu'elle propose, Songdo se compare à Shanghai, Singapour, et d'autres capitales en vogue parmi les élites circulantes américaines, européennes, asiatiques. Chi Chang-yeoul, directeur de la division développement de la zone économique de la municipalité d'Incheon, précise ici, non sans enthousiasme, les objectifs du projet : *« Notre intention est de construire une cité ouverte sur le monde, qui rassemble et mélange entreprises, universités et résidences dans un cadre de vie écologique et agréable »<sup>116</sup>.*

---

<sup>115</sup> Marion Ségaud, *Anthropologie de l'espace*, Ed. Armand Colin, 2010

<sup>116</sup> Frédéric Ojardias, 2014 « Songdo la ville du futur est déjà en chantier », [www.latribune.fr](http://www.latribune.fr).



**Illustration 68 :** Tours d'habitation à Song do – non loin des spectaculaires tours de « haut standing » autour du Central Park à prétention écologique, se trouvent les *Tanji* similaires à ceux de Séoul commun en Corée, plutôt éloignés de la qualité écologique annoncée dans le discours des promoteurs immobiliers

Avec le cumul des symboles des villes-mondes (Central Park, Tours les plus hautes, Opéra, Zone piétonne Canal Walk inspiré de Venise, Patrimoine mis en scène<sup>117</sup>, etc.) Songdo tente dès sa création de construire un discours d'attractivité immobilière basé sur les nouvelles technologies de l'information. À Songdo, chaque foyer est sensé disposer de son panneau de commandes des fonctionnalités de l'habitat, les espaces et les véhicules sont équipés de puces RFID qui transmettent en temps réel des informations sur l'état des routes, le trafic, la survenue d'incidents permettant d'adapter en conséquence les transports, l'éclairage et d'informer les habitants. Ceux-ci peuvent dialoguer en ligne avec les professeurs de leurs enfants, consulter un médecin par internet et accéder à l'intégralité des formulaires administratifs via l'écran plat de leur appartement. Concrètement cette hyperconnectivité repose sur la mise à disposition de terminaux-capteurs sur tout le territoire et possédés par les individus, reliés en permanence à un ordinateur central, l'U-media Center, qui gère cet

---

<sup>117</sup> Au milieu du Central Park, un complexe patrimonial/hôtelier a été construit autour d'un village traditionnel coréen reconstitué.

ensemble de données et contrôle l'intégralité des services de la ville. Comme l'exprime l'auteur du blog Energie de l'entreprise Solucom à propos de la ville : « *c'est l'architecture informatique de la ville, qui devient aussi importante que son architecture politique en effaçant les frontières public-privé au profit de l'individu.* ».

Comme dans le cas lillois, une « certaine représentation de la modernité », est en jeu dans ces aménagements. *Ce serait une des caractéristiques de ces zones du périurbain dont la dynamique repose pour beaucoup sur un dispositif d'activité multiples : se situer, se définir, mobiliser le registre de la « modernité » dans les conceptions et les réalisations de l'espace.*

En l'occurrence, Songdo, s'inspire du modèle étasunien. Associés dès leurs débuts aux États-Unis (Gottmann, 1966), les tours et gratte-ciels incarnent une image de la modernité à « l'occidentale » et sont l'un des puissants symboles du capitalisme. Néanmoins, d'un point de vue architectural, autant en Europe la « modernité » de la consommation de masse est une modernité qui s'établit selon une logique « horizontale » constituée dans les zones commerciales de bâtiments de faible hauteur, autant « la course vers le ciel » que se livrent les tours et les gratte-ciel de Songdo incarne la logique d'un fantasme sans cesse renouvelé associant la dimension symbolique de la hauteur et de la verticalité à celle de la puissance et du prestige.

En effet, au-delà de l'aspect fonctionnel du « gratte-ciel », qui permet de rassembler tous les services du siège social d'une entreprise ou des activités complémentaires entre elles, leur rôle est également et peut être ici surtout symbolique : ils véhiculent une image positive élaborée sur des éléments de valorisation architecturale et des éléments sociaux de notoriété (Crouzet, 2003). Comme le souligne Clarisse Didelon ils sont « *à la fois un élément symbolique de la puissance de leurs occupants et une vitrine flatteuse pour les villes et les pays qui les utilisent comme un outil de marketing parmi d'autres : ils témoignent de leur dynamisme* »<sup>118</sup>. Instruments de communication des capacités d'investissements des acteurs privées (Gale international) comme publique, ils contribuent également à arrimer une partie de la ville aux réseaux mondiaux (Veltz, 1996; Sassen, 1996) tout en donnant à penser, pour le cas de

---

<sup>118</sup> Clarisse Didelon, « Une course vers le ciel. Mondialisation et diffusion spatio-temporelle des gratte-ciel », *Revue Mappemonde*, n°99, 2014.

Songdo, que la ville et si bien située, si particulièrement convoitée et si dynamique qu'elle se trouverait d'emblée face à d'importants problèmes, fantasmés mais non moins efficaces, de saturation et de congestion urbaine.

Songdo est donc une ville de tours, cette partie du dispositif constituée d'une économie de l'immobilier est ici « tournée vers le ciel ». Une sorte de juxtaposition des éléments qui font *décors d'urbanité*, sous-tendent l'activité commerciale de vente d'appartement.

### **3.3 La part technico-environnementale du dispositif, Songdo et ses aménagements infrastructurels**

*« Ces nouvelles entrées que sont l'énergie et l'information sont le reflet des nouveaux enjeux urbains que sont le développement durable et la révolution numérique. Mais leur impact sur la fabrique urbaine est lié aussi à leur articulation avec une dimension plus économique et politique. La raison en est simple : c'est que, désormais, les villes, et non plus les États, dominent le monde. Sous l'effet de l'urbanisation et de l'affaiblissement du niveau national, les villes sont devenues, un peu partout dans le monde, des entités économiques et politiques puissantes »*

Isabelle Baraud-Serfaty<sup>119</sup>

La dimension immobilière *du dispositif urbain Songdo* ne fonctionne en effet pas seule. Pour ce qui est de la création d'une dynamique locale, de la qualification et de l'aménagement d'une zone urbaine de 52 km<sup>2</sup> aux immeubles d'habitation en tant que tels, s'ajoute le troisième pan du dispositif Songdo : les aménagements environnementaux. Ces aménagements pourraient paraître moins structurants que ceux du commerce de masse propres au dispositif lillois ou ceux du transport des passagers dans le cas de l'île d'Incheon. Néanmoins, le discours sur l'environnement et les nouvelles technologies justifiant de

---

<sup>119</sup> Isabelle Baraud-Serfaty, « La nouvelle privatisation des villes », Esprit 2011/3 (Mars/avril).

l'existence de Songdo génère des effets urbains tout à fait conséquents en termes d'aménagement.

L'ambition immobilière fait ici dispositif avec d'une part, des activités et des aménagements liés aux hautes technologies qui prennent plusieurs aspects, les activités tertiaires, de recherches et développement, des universités, d'autre part une préoccupation « environnementaliste », entendons par là un traitement de l'espace urbain dans une perspective de « haute qualité environnementale » pour reprendre les termes des aménageurs. Enfin, le dispositif se construit à partir d'une volonté de « haut standing » pour les habitants qui passe par une offre de services culturels et de loisirs.

Ces aspirations et ambitions urbanistiques se traduisent et se concrétisent bien dans des aménagements structurants qui sont de quatre types au moins : espaces économiques, espaces universitaires/recherches, espaces verts, espaces culturels/loisirs entremêlés. Une urbanité de communication est mise en scène en référence à des villes capitales du monde, aménagements effectifs et symboliques voulant intégrer Songdo aux groupes des capitales mondiales de l'économie tertiaires/high-tech de référence.



**Illustration 35** L'Opéra de Songdo

En premier lieu, Songdo est construite autour de son « Central Park », qui reprend le nom de celui de New York et sa forme rectangulaire. Autour du parc central, l'espace est ponctué de réalisations spectaculaires qui sont supposées renforcer l'urbanité de Songdo, lui apporter les attributs d'une grande ville. La culture est de ce point de vue un puissant outil de cette mise en scène. L'opéra, inspiré de celui de Sidney, est la tête de proue de la communication culturelle. D'autres réalisations comme un village patrimonial dans le Central Park, un autre un auditorium « géant », une scène musical « open air », destinée à accueillir des festivals et concerts dans une partie un peu plus excentrée de Songdo tentent de renforcer le caractère culturel de la ville.



**Illustration 70 :** Le "convention center" de Songdo accueille depuis octobre 2008 des expositions et des congrès internationaux.

Les activités tertiaires et de recherche-développement constituent l'autre aspect du dispositif d'aménagement et de positionnement symbolique de Songdo. Aménagements et tours destinées à accueillir des entreprises de la finance ou des nouvelles technologies, mais également une large place est faite aux universités qui délocalisent une partie de leur installation hors de Séoul. C'est le cas de la prestigieuse Yonsei University qui se situe régulièrement dans le haut du classement des universités de Shanghai, présente à Songdo.

Mais c'est également le cas de campus des Etats-Unis ou d'Europe installés à Songdo comme l'Université de l'Utah, Université de Gand en Belgique, qui font partie du Global Campus à vocation internationale. Cette présence est liée bien sûr à des investissements fonciers conséquents et à une politique de subvention du gouvernement coréen.

Enfin, de multiples espaces de loisirs constituent la dernière dimension du dispositif Songdo. La plus importante réalisation est bien sûr le parc central, par son échelle, sa centralité et les activités de loisirs qu'il propose : activité de consommation, de promenade, croisière sur le lac aménagé en son centre et différents aspects culturels déjà évoqués. La grammaire des aménagements de loisir ne se contente pas d'une offre d'activités que l'on retrouve dans toutes les grandes villes. Elle se doit également de renforcer le discours d'exception porté par les promoteurs. De ce point de vue, lors de notre entretien avec les représentants de Gale International, l'insistance de notre interlocuteur sur la présence d'un golf exceptionnel à Songdo était tout à fait cohérente. Un golf, comme à Incheon aéroport, mais conçu ici par Jack Niclaus, une figure majeure du golf professionnel dont le prestige renforce le discours d'excellence de Songdo. Un golf symbole à la fois d'un lien de Songdo à un loisir des classes supérieures. Le golf élevé au rang de sport national en Corée (avec le baseball), un golf symbole d'un lien coréen si important avec les États-Unis et dont les promoteurs comme les responsables politiques voudraient attirer les investisseurs autant que les familles. Des aménagements de loisirs donc qui ont autant une vocation à l'urbanité qu'à l'économie, dont la réalité et la réalisation n'en participent pas moins à la qualification et à la perception de Songdo.

### **Conclusion : Équilibres territoriaux et privatisation des espaces dans la métropole Séoulite**

Le cas lillois nous avait permis de pointer une réorientation des équilibres territoriaux vers le dispositif logistico-commercial que nous décrivions. La centralité locale ancienne d'Hénin-Beaumont, ses usages sociaux spécifiques se déplacent dans ce cas vers le centre commercial de Noyelles-Godault.

Ce point semble différent pour Incheon que ce soit pour l'île de l'aéroport ou pour Songdo. En l'occurrence, il semble que les décisions politiques associées aux actions d'aménagements n'entraînent pas le déplacement des usages de l'espace dans ces zones, ni ne participent à un véritable rééquilibrage des centralités de la métropole. À la différence de la zone commerciale *du Bord des eaux*, dont l'attractivité tendrait à le constituer en nouvelle centralité à l'échelle de la CAHC, les infrastructures de Songdo ou d'Incheon peinent respectivement à attirer de nouveaux habitants dans un cas, à générer un véritable tourisme de masse dans l'autre. Ainsi, fin 2013, Songdo ne compte qu'à peu près 70.000 habitants alors que ses promoteurs en attendaient plusieurs centaines de milliers<sup>120</sup>. La force du dispositif de distribution des marchandises du cas lillois n'en apparaît que plus fort.

Cette différence étant pointée, un point commun est cependant notable, qui ne manque pas d'attirer l'attention entre les différents exemples de cette recherche. Il s'agit de la mixité économique des projets à l'œuvre. Le développement de Songdo s'effectue ainsi dans le cadre d'un partenariat public/privé auquel participent l'opérateur coréen KT, le géant américain de l'immobilier Gale International et son homologue coréen Posco. Cette mixité ne manque pas d'entraîner des conséquences d'aménagements, de mode de vie et des questions de gouvernance.

Vivre sur le plan de l'aménageur selon la métaphore que nous employâmes dans la première partie est ici faire l'expérience d'un espace public dont les prises sont largement déterminées, cadrées et vidéosurveillées. Espaces publics appropriés par des aménageurs privés à des fins peut-être plus économiques que citoyennes.

De ce point de vue, malgré l'affirmation d'une réalisation urbaine exceptionnelle, originale et incomparable en matière d'urbanité, les prises pour le mode de vie à Songdo se rapprochent de celui appréhendé sur le territoire de la CAHC en de nombreux aspects. Nonobstant une « vie en altitude » différente de celle « en pavillon de plein pied » de la CAHC, l'urbanité proposée est similairement fondée sur l'utilisation de la voiture individuelle. Rectilinéarité et standardisation sont le quotidien des habitants qui ont fait le pari de quitter Séoul.

---

<sup>120</sup> Au cours de nos recherches, les chiffres varient entre les attentes et la réalité statistique que nous ne parviendrons pas à obtenir précisément. Il faut y lire, nous semble-t-il, le signe d'un relatif échec par rapport aux objectifs économiques fixés par les maîtres d'œuvre du projet.

Il convient pour ces mondes, à Séoul comme à Lille, de parler de modalités d'anthropisation poussées à l'extrême : espaces aseptisés, orthogonaux, artificiels, peuplés de matériaux exogènes et d'une nature domestiquée. Au-delà de quelques gestes architecturaux spectaculaires, la grammaire urbanistique est réduite à sa plus simple expression : routes, parking, ronds-points, mobilier urbain, bâtiments fonctionnels sans fioriture, biodiversité implantée, l'épaisseur historique n'existe pas en dehors du mise en scène patrimoniale muséographiée. À Songdo, les différentes dimensions de la vie sociale, la profondeur et les richesses symboliques ont été segmentées, des épaisseurs ailleurs rassemblées sont éparpillées sur de vastes distances, en un zoning cybernétique qui renvoie à notre croyance en la rationalité, en la science, pour correspondre à l'espace euclidien de l'aménageur en en deux dimensions. Ce qui frappe dans ce paysage est ainsi l'absence d'une troisième dimension, celle de la profondeur architecturale ou historique. En 1998, Isaac Joseph parlait déjà des paysages périphériques amputés d'un « imaginaire profond ». Citant Maspéro, il dénonçait la disparition de cette dimension de la perception qu'est la profondeur. D'un point de vue plus architectural, cette disparition de la profondeur se lit dans la disparition des espaces de transition entre l'extérieur et l'intérieur.

# CONCLUSION

## Apparatus triptyque : Un processus et des dynamiques territoriales en “appareil d’influences” du périurbain

Les processus urbains que nous avons décrits dans les deux cas de cette recherche, les franges métropolitaines de Lille et de Séoul, sont largement fondés sur l’acheminement et la distribution des marchandises. La notion de « dispositif logistico/commercial/mobilitaire » que nous avons mobilisée pour rendre compte des dynamiques lilloises permet d’éclairer sous un angle anthropologique la cohérence territoriale de ce triptyque d’activités. Celle-ci ne relève pas uniquement d’une cohérence économique exprimée par le couplage et la juxtaposition d’équipements. Assemblage technique, le dispositif apparaît bien comme un assemblage social. Il se rapporte en partie aux caractéristiques intrinsèques des territoires considérés. Il concerne l’aménagement de l’espace en affectant les formes spatiales. Il implique les équilibres territoriaux en redéfinissant de nouvelles centralités à plusieurs échelles. Enfin, il agit sur les représentations, les usages et la définition même des lieux vécus et relève d’une histoire des rapports sociaux et politiques. Constituées en *appareil* ou dispositif, ces activités participent pleinement des processus urbains contemporains.

Notre analyse engage à considérer le péri-urbain comme un espace non homogène où des territoires pluriels se structurent en fonction d’activités économiques et de mobilisations d’acteurs mixtes notamment publics/privés. Comme le cas de Songdo permet de l’avancer, des activités économiques autres que la logistique et le commerce de masse, peuvent se constituer en dispositif pour participer de ces dynamiques simultanées qui structurent de manière enchevêtrée le territoire<sup>121</sup>. Si des analyses ont pu pointer la pluricentralité comme phénomène métropolitain nous pointons ici l’enchevêtrement de dynamiques autour de grands

---

<sup>121</sup>On pourrait citer la finance et l’administration d’entreprise pour la zone de la Défense aux portes de Paris, une autre forme de péri-urbain profondément marquée par ces activités.

domaines d'activités en dispositif ou *apparatus* : Pour Lille, un grand domaine d'activités logistico-commercial, pour Incheon un grand domaine d'activités logistique-transport aéroportuaire, pour Songdo un grand domaine d'activités immobilier/technologies de l'environnement. Dans les trois cas, le troisième élément du dispositif est toujours constitué d'activités et d'aménagements mobilitaires.

Cependant, la logistique et la grande distribution ne sont pas des domaines d'activités économiques hors sol, ils ne naissent pas *in extenso* de projet d'aménageurs ou d'entrepreneurs. Le développement de certains types d'activités en certains lieux du périurbain et non en d'autres relève de plusieurs facteurs ou vecteurs d'influences. Ces vecteurs d'influences sont situés à *différentes échelles spatiales et temporelles* (S. Bordreuil, 1999) : entre un "ici" (vecteurs d'influences périurbain/ville centre et centralité secondaire) et un "ailleurs"(vecteurs d'influences périurbain/monde) d'une part, et entre enjeux sociaux économiques présents et reproduction des rapports sociaux territorialisés passés, entre activités économiques d'aujourd'hui et perception de l'avenir pour les acteurs locaux.

L'ailleurs lointain est bien présent localement dans le processus que nous décrivons, même dans la Communauté d'Agglomération d'Hénin Carvin (CAHC). Il se manifeste dans l'importation « massive » de produits manufacturés venus d'Asie notamment. Influence des échanges économiques mondialisés pour les villes ordinaires qui s'y trouvent comme Hénin-Beaumont, qui s'y cristallisent, aux confins du nœud de l'A1 et de l'A21, des lignes TER, du Thalys, de l'Eurostar et du TGV. Dans les trois cas de notre recherche, un ailleurs moins lointains intervient cependant, celui de la relation historique à la ville centre de la métropole, Lille ou Séoul. Enfin, une autre échelle socio-spatiale est locale, celle du bassin minier lui-même là où se joue la concurrence et où chaque communauté d'agglomération essaie d'attirer à elle les infrastructures logistiques et commerciales<sup>122</sup>. Processus, les projets d'aménagements qui les nourrissent sans cesse s'inscrivent dans des rapports sociaux entre concurrences,

---

<sup>122</sup> Un phénomène similaire se déroule à Incheon, bien que nous l'ayons peu développé : les témoignages que nous avons recueillis montrent en fait que les deux zones franches que sont Incheon/aéroport et Incheon Songdo sont en concurrence pour attirer les investisseurs et de rivaliser pour proposer les équipements et services les plus performants.

convergences, accommodations, et ignorances. Même dans le cas séoulite, la concurrence est également forte entre les deux zones franches de Incheon-Yeongjongdo et Incheon Songdo.

Ce processus socio-spatial se conjugue simultanément en différentes strates temporelles, entre héritages, présent et devenir. Pour les héritages, il s'agit d'un premier héritage infrastructurel, celui des voies de communication route, rail, canaux, comme nous l'avons vu. L'héritage des relations sociales de dépendance entre Lille et le bassin minier s'y ajoute également. Pour les protagonistes du secteur public (décideurs, élus, autres), la situation économique présente fait pleinement partie du processus. Dans la CAHC, l'ensemble cohérent du triple appareil logistico-commercial, apparaît au présent comme une solution au chômage et à la précarité socio-économique. Pour les protagonistes privés, l'apparatus triptyque est un investissement pour une rentabilité économique programmée à plus ou moins long terme, immédiate à Lille, différée dans l'avenir à Séoul<sup>123</sup>. Comme l'avait déjà noté Nicolas Rimbaut les enjeux socio-économiques présents permettent de comprendre des choix politiques et les rapprochements parfois surprenants entre acteurs économiques privés de la logistique et de la grande distribution dans l'apparition de Delta 3, d'Amazon, et de la zone commerciale de Noyelles-Godault. Des rapprochements public/privé qui sont tout aussi importants dans le cas de Séoul et de la création de zones franches, mais moins étonnants au regard de l'histoire libérale du pays.

Vecteurs d'influences en enchevêtrement qui puisent et s'inscrivent à différentes échelles, de la plus localisée (la ville de Dourges, la CAHC), à la plus lointaine l'Asie et/ou les zones de productions de marchandises avec des échelles intermédiaires fluctuantes et diversifiées, de l'intercommunalité à la Région, en passant par l'échelle nationale ou continentale. Cette appréhension de dynamiques localisées ne remet donc pas en cause les oppositions ou les analyses passées de la ville, de l'urbain et du péri-urbain. *Le péri-urbain, (l'urbain ?) est ici un enchevêtrement de dynamiques socio/spatio/temporelles structurées autour de grandes activités économiques qui se cristallisent dans des dispositifs infrastructurels qui recomposent les équilibres territoriaux et les modes de vie.*

La pluri-centralité de la métropolisation serait-elle alors revisitée autour de ces grands pôles d'activités ? D'autant plus ici, que les habitants plébiscitent et transportent les pratiques qu'ils développaient autrefois dans le centre historique de leur ville. Les centres commerciaux deviennent le centre de la vie sociale, structurant les espaces autant que les modes de vie et les temporalités collectives, la visite familiale du samedi après-midi comme point d'orgue de la semaine.

À propos de ces territoires nous parlerons donc d'un emboîtement interactionnel des processus urbains et des échelles socio/spatio/territoriales. D'une part, dans toutes les dynamiques de l'espace urbain des franges métropolitaines se jouent les enjeux d'aujourd'hui et de demain, mais se rejouent également l'histoire passée (A. Tarrus, 2000). De ce point de vue, l'histoire de la relation centre-périphérie reste pour nous en partie structurante des évolutions urbaines, mais compatible avec d'autres processus. D'autre part, les dynamiques contemporaines intègrent des éléments d'évolutions actuelles : échanges mondialisés, dispositifs techniques (mobilitaires,logistiques, commerciaux) spécifiques de notre époque. L'intégration d'éléments contemporains aux dynamiques urbaines se ferait même principalement dans les périphéries. De ce point de vue, les échanges mondialisés apparaissent pour nous comme l'un des plus puissants aménageurs des périphéries urbaines contemporaines.

Le tryptique d'activités est en effet simultanément consommateur et producteur d'infrastructures de transport et l'offre de transport ou la connexité permise par ces infrastructures ouvre la voie au développement de nouvelles centralités urbaines (Lille/Incheon), ou au développement ex nihilo de ville (Song do). L'impact des activités sur la « fabrique urbaine » est lié à son articulation avec une dimension où sont associés le politique et l'économique. Comme le souligne Isabelle Baraud-Serfaty<sup>124</sup> : « *La raison en est simple : c'est que, désormais, les villes, et non plus les États, dominant le monde. Sous l'effet de l'urbanisation et de l'affaiblissement du niveau national, les villes sont devenues, un peu partout dans le monde, des entités économiques et politiques puissantes* »

---

<sup>124</sup>Isabelle Baraud-Serfaty, « La nouvelle privatisation des villes », Esprit 2011/3 (Mars/avril), p. 149-167

Si au regard de nos investigations empiriques, et comme l'avait déjà perçu Dubois-Taine et Chalas (1997) les espaces périurbains ne peuvent plus être seulement appréhendé comme des espaces périphériques<sup>125</sup>, nous aimerions ici appuyer l'idée que seul un renversement encore plus complet du regard porté sur les processus de développement territorial de ces aires urbaines permettrait de saisir la cohérence des agencements sociaux spatiaux à l'œuvre.

Nous le disions en introduction d'un point de vue plus socio/anthropologique, ce qui est frappant dans les deux cas, est que le projet engendre une dynamique qui dépasse l'espace d'implantation des projets eux-mêmes. La dimension structurante est encore à mesurer en termes de mode de vie pour les populations locales. Outre l'aspect économique, les dynamiques urbaines en jeu ici renvoient à l'ordre des déplacements, à celui de l'aménagement et aux questions de gouvernance. Sur ce dernier point, on pourra s'interroger sur l'accaparement de zones urbaines entières par des acteurs privés du commerce et de l'immobilier qui projettent leur mode de rationalisation et leur conception de l'espace avec en toile de fond un intérêt économique important. Des activités jusque-là organisées par la puissance publique comme les loisirs, le sport, la culture, voire l'éducatif, se trouvent ici confié à des acteurs privés.

Pour autant qu'il s'agisse d'en considérer l'influence, nous ne voulons pas, au terme de notre recherche réduire l'environnement urbain à une simple traduction spatialisée de l'élargissement des principes et des logiques de rentabilités économiques et de l'attractivité commerciale à ceux du marketing territorial (Taricat 2013 ; Badot, Lemoine 2015). Comme le rappelle Pierre-Paul Zalio si la sociologie s'intéresse à la ville, c'est parce que cette dernière n'est pas une simple surface dotée d'équipements, mais qu'elle constitue le cadre des activités sociales<sup>126</sup>. Reprenant ses termes, *c'est bien parce que la « situation urbaine » sollicite quotidiennement les individus qu'elle offre des prises à leur travail et aux conceptions qu'ils*

---

<sup>125</sup>Analyse ainsi reprise par Hervé Marchal et Jean-Marc Stébé : « *ce sont aussi et surtout des espaces urbains à part entière, redéfinissant, re-interrogeant et recomposant du même coup la centralité de la ville-centre.* » Hervé Marchal, Jean-Marc Stébé, « La multiplication des centralités à l'heure de la périurbanisation », L'Année sociologique 2015/1 (Vol. 65), p. 247-272.

<sup>126</sup> « Non seulement les acteurs sociaux utilisent la ville et ses externalités pour agir, mais les cadrages sociaux et les représentations des actions possibles liées à l'urbanité ouvrent des espaces, connus ou nouveaux, pour l'action. L'environnement urbain est, de ce point de vue, un des supports des activités sociales parce que s'y sédimentent des conceptions de l'action, un imaginaire (Roncayolo, 1990). » Zalio Pierre-Paul, « L'acteur économique et le projet urbain. . De l'histoire des représentations à l'horizon d'action des entrepreneurs. Le Havre et Marseille », L'Année sociologique 1/2008 (Vol. 58) , p. 95-117

*se font de leurs activités.* La démarche vise en ce sens à appréhender l'importance des pratiques de proximité liées à des ancrages locaux forts (Brevet, 2008), les pratiques quotidiennes, comme les interstices de résistance et d'invention. Pour les auteurs qui auraient tendance à prédire la fin de la ville, les espaces commerciaux ne produiraient aucun lien social organique. C'est bien l'inverse que nous observons sur nos terrains. Pour autant, « l'éparpillement territorial » des activités et des usages accompagne-t-il inéluctablement un « émiettement de la quotidienneté urbaine » (Paquot 2013) ? Dans quelle mesure le « desserrement » des activités, des équipements ou des services du centre de la métropole vers les périphéries peut-il constituer une condition d'autonomisation des pratiques habitantes ?

# Références bibliographiques

- Augé M., « Non-lieux: introduction à une anthropologie de la surmodernité », Ed. du Seuil, 1992.
- Barde C. (2014), « Séoul, la cité de tous les défis », *Outre-Terre* 2014/2 (N° 39), p. 124-156.
- Baraud-Serfaty I. (2011), « La nouvelle privatisation des villes », *Esprit* 2011/3 (Mars/avril).
- Beaud S. (1996), « L'usage de l'entretien en sciences sociales. Plaidoyer pour "l'entretien ethnographique" », *Politix*, n° 35.
- Beaud S, Weber F. (2003), « Guide de l'enquête de terrain ». Paris, La Découverte.
- Bertaux D. (1997), « Les récits de vie », Paris, Coll. 128, Nathan Université.
- Bétaucourt X. et Loyer J.L, *Il mange 195 jours de votre vie. Le grand A*, Ed. Futuropolis, 2016.
- Blanquart C, Joignaux G, Vaillant L. (2001), « Infrastructure de transport et développement économique : quelles dynamiques d'appropriation par les acteurs productifs ? L'apprentissage du transport fluvial par les opérateurs logistiques », ASRDLF.
- Boubeker A. (2000), « Paraboles de la médiation », Lyon : Cité publique.
- Brochier C. (2015), « Comprendre et pratiquer la sociologie », Edition Armand Colin.
- Bruniaux V, Capot R, Warzee C. (2013) « Urbain, périurbain, rural : ralentissement de l'extension des surfaces habitées d'ici 2020 », Insee - Service études et diffusion.
- Busquets, J. (2011), "*Deconstruction/construction: The Cheonggyecheon Restoration Project in Seoul*", Cambridge, Mass: Harvard University Graduate School of Design.
- Catstells M. (1996), "The Rise of the Networked Society", Oxford, Blackwell.
- Cefaï D. (2013), « Public, socialisation et politisation : Mead et Dewey », in Cukier A, Debray E. « La théorie sociale de George Herbert Mead », Paris, La Découverte.
- Cefaï D. (Dir.). (2010), « L'engagement ethnographique », Paris, Éditions de l'EHESS.

Cidell J. (2011), "Distribution Centers among the Rooftops: the Global Logistics Network Meets the Suburban Spatial Imaginary", *International Journal of Urban and Regional Research* 35 (4), p.832-851.

Cukier A, Debray E. (Dir.). (2013), « La théorie sociale de George Herbert Mead », Paris, La Découverte.

Delaporte Y. (1993), « D'un terrain l'autre. Réflexions sur l'observation participante. Ferveurs contemporaines. Textes d'anthropologie urbaine offerts à Jacques Gutwirth, réunis par Colette Pétonnet et Yves Delaporte », L'Harmattan (Connaissance des hommes), p.321-340.

Demazière D, Dubar C. (1997), « Analyser les entretiens biographiques, L'exemple des récits d'insertion », Paris, Coll. Essais et Recherches, Nathan.

Dewey J. (1967), « Logique : Théorie de l'enquête », Paris, PUF.

Dewey J. (2003), « Le public et ses problèmes », publications de l'université de Pau. Farrago/Éditions Léo Scheer.

Didelon C. (2014), « Une course vers le ciel. Mondialisation et diffusion spatio-temporelle des gratte-ciel », *Revue Mappemonde*, n°99.

Donzelot J. (2004), « La ville à trois vitesses : relégation, périurbanisation et gentrification », *Esprit*, Mars 2004.

Donzelot J, Mongin, O. (2013), « Tous périurbains ! Tous urbains !, Introduction », *Esprit*, p. 18-22.

Ducruet C. (2007), « Incheon vitrine de la Corée du Sur et masque de Séoul », *revue mappemonde* n°85.

Estrade M. (2008), « Une prospective socio-économique du travail et de l'emploi peu qualifié », « L'emploi, nouveaux enjeux ». INSEE.

Fellmann T, Morel B. (1998), « Métropolisation et archipels commerciaux », le grand Marseille et ses enseignements », *Les Annales de la Recherche Urbaine*, Echanges surfaces, n° 78. 1998.

- Foucault, M., 1994 [1977]. « Le jeu de Michel Foucault », *Dits et écrits*, T. II., Paris, Gallimard, pp. 298-329.
- Gelézeau V. (2011), « Atlas Séoul, », Éditions Autrement, Atlas/Mégapoles.
- Gelézeau V. (2003) « Séoul, ville géante, cités radieuses », Paris, CNRS Editions.
- Ghorra-Gobin C. (2014), « Le périurbain et la métropolisation. Que faut-il retenir du débat Outre-Atlantique ? », *Confins*.
- Gibout C. (1998), « Les entrées de ville : une affaire de commerce ou d'hospitalité », *Les Annales de la Recherche Urbaine*, Numéro 78.
- Goldblum C, Franck M. (2007), « Les villes aux marges de la métropolisation en Asie du Sud-est », *L'Espace géographique*.
- Grafmeyer Y. (1994), « Sociologie urbaine », Nathan Université, coll. « Sociologie 128 », Paris.
- Grafmeyer Y, Joseph I. (2009), « L'École de Chicago, Naissance de l'écologie urbaine », Hatzfeld H, Hatzfeld M, Ringar N. (1997), « Ville et Emploi: Interstices Urbains et nouvelles formes d'emploi ». Plan Urbain. Ed. Flammarion.
- INSEE. (2012), « Les espaces du Nord-Pas-de-Calais - Trajectoires, enjeux et devenir », Dossier de profil n° 110, fascicule 5.
- Joseph I. (1996), « Les compétences de rassemblement ». *Enquête* n° 4.
- Joseph I. (1984), « Le passant considérable. Essai sur la dispersion de l'espace public », Paris : Librairie des Méridiens.
- Joseph I. (1995), « Prendre Place (textes réunis par), Paris : Editions Recherches, Plan Urbain.
- Joseph I. (1998), « La ville sans qualités », Paris, Editions de l'Aube.
- Dubois-Taine G, Chalas Y. (1997), « La ville émergente », La Tour d'Aigues, Edition de l'Aube.

- Lanneaux M. (2005) « Le développement des plates-formes logistiques multimodales en Nord-Pas-de-Calais », in « Interrégionalité et Réseaux de Transports », Actes du Colloque du Besançon, Presses Universitaires de Franche Compté.
- Latour B. (2012), « Enquête sur les modes d'existence. Une anthropologie des Modernes », Paris, La Découverte, coll. « Hors collection Sciences Humaines », 2012.
- Lee D B, Kim Y H, Hong S, Hori T, Ito T. (1998), «A study on the development process of Incheon as industrial city and its on-going trend of transformation». *1st International Symposium on City Planning and Environmental Management in Asian Countries*. Ujung Pandang: Asian Urban Research Group.
- Le Goff J. (1972), « Marchands et banquiers du Moyen Âge », QSJ.699, PUF, Paris,.
- Lussault M. (2013), « L'urbain s'étale ! », *Esprit* p. 131-143.
- Lussault M. (2007), « L'Homme spatial », Paris : Éditions du Seuil, coll. « La Couleur des idées ».
- Malet J. (2013), « Amazon l'envers de l'écran », *Le monde diplomatique*.
- Mannisi A. (2015), « Minjung|Simin|Undong-ga : Urban Insurrection in Korea », *Revue L'esprit des villes* n°2.
- Marchal H, Stébé J. (2005), « La multiplication des centralités à l'heure de la périurbanisation », *L'Année sociologique*, Vol. 65, p. 247-272.
- Masson S, Petiot R. (2013), « Logistique et territoire ? Multiplicité des interactions et forces de régulation ». *Géographie, économie, société*. Vol. 15.
- Mayoux J. (1979), « Demain l'espace », Rapport de la mission d'étude sur l'habitat individuel périurbain. La Documentation Française.
- MISSION BASSIN MINIER. (2013). « Le livre blanc acte 2. 100 propositions pour accompagner la mutation du Bassin minier ». Conférence permanente du Bassin Minier.
- MISSION BASSIN MINIER. (2012), « Diagnostic territorial du bassin minier ».
- Ojardias F. (2014) « Songdo la ville du futur est déjà en chantier », [www.latribune.fr](http://www.latribune.fr) .

- Olivier De Sardan J. (1995), « La politique du terrain », *Enquête*, n°1.
- Paris D. (2002), « Lille de la métropole à la région urbaine », *Mappemonde*.
- Peeters H. et Charlier Ph., CONTRIBUTIONS À UNE THÉORIE DU DISPOSITIF, *Revue Hermès*, n°25, 1999.
- Petit, O. (2004), « Métropolisation études de cas », Centre de documentation sur l'urbanisme, Paris la Défense.
- Picon, A. (1998). « La ville territoire des cyborgs ». Editions de L'Imprimeur.
- Polese M, Shearmur R. (2007), « La stabilité des modèles de localisation industrielle. Une analyse pour soixante-et-onze secteurs d'activité économique », Canada 1971-2001, *Revue d'Économie Régionale & Urbaine*.
- Querrien A, Lassave P. (2008), « Introduction ». *Les annales de la recherche urbaine*, n°78 « échanges-surfaces », PUCA.
- Raffin F., Luginbühl A. et Pollet O. (2016), “Le bassin minier du Nord-Pas-de-Calais. Un paysage stratifié entre projets, amnésies et créations - Retour sur une démarche de recherche interdisciplinaire”, *Revue Projet de Paysage*, 01/2016.
- Raimbault N, et coll. (2013), « Les implantations logistiques entre réseaux et territoires ». *L'Espace géographique*, p. 32-43 (Tome 42).
- Raimbault N. (2010), « Les plates-formes logistiques : entre fluidité et fixité », *Les 4 pages de Fluide*.
- Raymond H, Raymond M., Haumont N, Haumont A. (1966), « L'Habitat pavillonnaire », Paris : Centre de recherche d'urbanisme.
- Remy J, (1966), « La ville, phénomène économique »
- Remy J, Voye L. (1992), « La ville : vers une nouvelle définition ».
- Roncayolo M. (1990), « La ville et ses territoires », Paris, Gallimard.
- Haumont, H, (2003), « Les Pavillonnaires. Étude psychosociologique d'un mode d'habitat » (1966), Paris, L'Harmattan.

- Savy M. (2006), « Logistique et territoire », La Documentation française, Paris.
- Savy M. (2005), « Les plateformes logistiques ». *Logistiques Magazine*, numéro spécial « 20 ans de logistique ».
- Savy M. (1993), « Logistique et territoire ». *Espace Géographique* 22, p.210-218.
- Ségaud M. (2010) , « Anthropologie de l'espace », Ed. Armand Colin.
- Sennett R. (1992), « La ville à vue d'œil », Paris : Plon.
- Tarrius A. (1992), « Les fourmis d'Europe », Paris, L'Harmattan.
- Tarrius A, Marotel G, Peraldi M. (1988),« L'aménagement à contretemps : nouveaux territoires immigrés à Marseille et à Tunis », L'Harmattan.
- Tarrius A. (1989), « Expérience pour une anthropologie du mouvement : d'une sociologie des transports à une anthropologie de la mobilité spatiale », Caen, *Paradigme*.
- Tarrius, A. (1997), « Fin de siècle incertaine à Perpignan : drogues, communautés d'étrangers, chômage des jeunes et renouveau des civilités dans une ville moyenne française ». Éditions du Trabucaire. Perpignan.
- Thiébaud C, Crasnault D. (2014), « Rouvignies : la plateforme logistique de Décathlon prévoit dédoubler son activité en 2015 », *La Voix du Nord*.
- Veltz P. (1996), « Mondialisation, villes et territoires. L'économie d'archipel », Paris, PUF.
- Villalba B. (2013), « Les infrastructures de transport terrestres et la recherche : des impacts aux interactions », In « Infrastructure de transports terrestres, écosystème et paysages des liaisons dangereuses ». Luginbühl Y. (Dir.), La documentation française.
- Steinberg J. (1990), « Le développement péri-urbain est-il inédit et spécifique ? », *Villes en parallèle*, n° 15-16, pp. 100-109.
- Vonnegut K. (1971), « *Abattoir* », Ed. Seuil.
- Woudsma C, et coll. (2007), “Logistics land use and the city: A spatial-temporal modeling approach”, *Transportation Research, Part E*, 44, p. 277-297.

