

## AUTEURS

- × Valeria Fedeli, Ilaria Mariotti, Dante Di Matteo, Federica Rossi, Rahma Dridi, Alessandro Balducci - Politecnico di Milano (Italy), Leadpartner
- × Matthias Firgo, Fabian Gabelberger, Peter Huber, Anja Kukuvec, Peter Mayerhofer, Maria Riegler - WIFO – Austrian Institute for Economic Research (Austria)
- × Ivan Tosics, Éva Geroházi, Eszter Somogyi, MRI – Metropolitan Research Institute (Hungary)
- × Adrian Vickery Hill, LATITUDE – Platform for urban research and design (Belgium)

## CONTEXTE DU RAPPORT

Alors que l'Europe était un acteur important dans la production de biens matériels à la fin du XIXe siècle et dans la première moitié du XXe siècle, cette part dans l'économie européenne est en déclin depuis les années 1970. À la fin du XXe siècle, ce processus de désindustrialisation s'est poursuivi, principalement dans les régions urbaines, qui ont en revanche connu une croissance économique. Plus récemment, cependant, un secteur industriel dynamique, en particulier l'industrie manufacturière, est à nouveau considéré comme un puissant moteur d'innovation et de croissance, tant pour les pays et les régions que pour les villes. Cette importance est également soulignée par la Commission européenne, qui y voit une stratégie permettant de relever les défis sociétaux actuels, d'une part, et de promouvoir la double transition vers une société neutre sur le plan climatique et numérique, d'autre part. Dans ce contexte, le lien entre l'industrie (principalement le secteur de la haute technologie) et le secteur des services devient plus important et la part de la production créative et à forte intensité de connaissances augmente.

## OBJECTIF

Dans ce contexte, cette étude vise à mieux comprendre les tendances récentes des activités industrielles récurrentes dans les régions métropolitaines et à déterminer quels sont les nouveaux secteurs industriels<sup>1</sup> les plus touchés. Les fonctions urbaines telles que l'industrie et les services, mais aussi les transports, la logistique, etc. et l'influence qu'elles exercent dépassent les limites administratives d'une ville ; elles ont une portée plus large. C'est pourquoi, dans cette étude, l'activité industrielle est étudiée à l'échelle de la région métropolitaine. Cependant, comme les données ne sont pas toujours disponibles de manière égale pour chaque région dans chaque pays, cette étude décide d'aborder la région métropolitaine de deux manières différentes, en fonction des deux différentes questions de recherche et donc des données nécessaires. Le premier concerne l'analyse comparative des tendances générales à long terme de la production, montrant l'état des connaissances et des besoins de l'industrie dans la région métropolitaine. Elles sont effectuées au niveau NUTS-3 (arrondissements), qui correspond à la "région métropolitaine", ou à la "zone urbaine fonctionnelle".

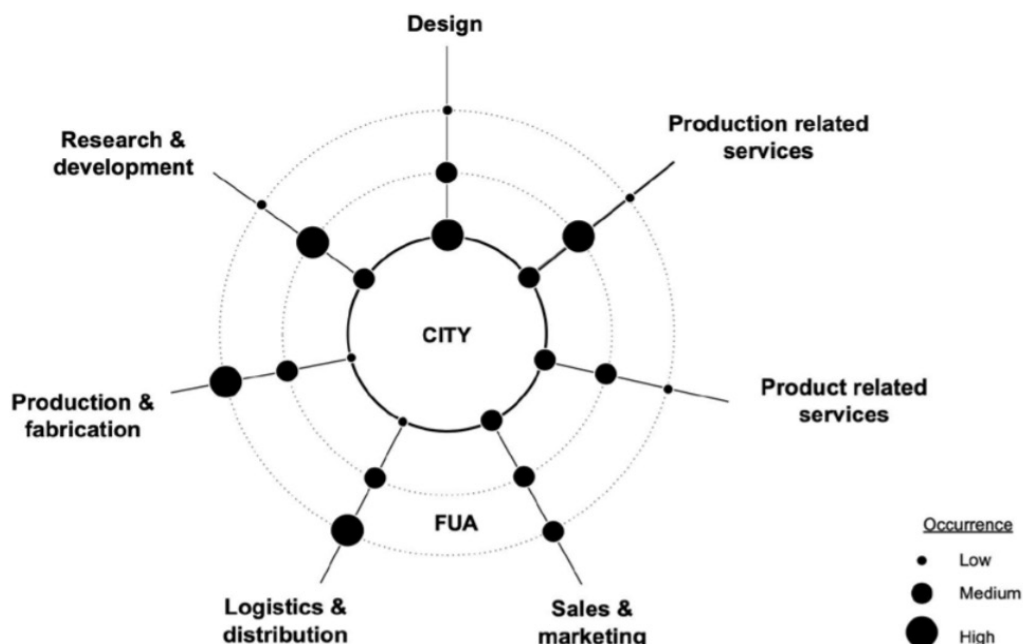
<sup>1</sup> Afin de délimiter les activités manufacturières dans les données européennes au niveau de l'agglomération, cette étude se concentre sur les secteurs (et les catégories de la NACE) suivants : Transport et logistique (NACE H), Commerce de gros et entreposage (NACE 46 + 45), Industrie manufacturière compétitive (NACE C), Production pour les marchés locaux (NACE C), Matériaux (y compris la construction) (NACE F), et Atelier général et réparation (NACE 95).

En Belgique, il s'agit de Bruxelles (la région, l'arrondissement de Halle-Vilvoorde, l'arrondissement de Nivelles et l'arrondissement d'Alost), Gand (l'arrondissement de Gand et Eeklo), Anvers (l'arrondissement d'Anvers) et Liège (l'arrondissement de Liège). Le deuxième objectif de l'étude est l'analyse détaillée par secteur de toutes les activités de production, qui est calculée au niveau NUTS-2 (provinces) et correspond à la "zone d'agglomération". En Belgique, il s'agit de Bruxelles (la région et les provinces du Brabant wallon et flamand). En outre, l'étude tente d'élaborer quelques scénarios sur les futures approches politiques possibles pour soutenir le développement des secteurs de production dans les régions métropolitaines. À cette fin, elle se penche sur sept zones d'étude métropolitaines (Berlin, Oslo, Riga, Stuttgart, Turin, Vienne et Varsovie). Des ateliers ont été organisés au cours desquels ces villes ont évalué comment leurs politiques de planification et leurs réglementations urbaines s'inscrivent dans les quatre scénarios. En outre, le projet comprend également la réalisation d'un Atlas of Inspirational Cases, qui présente plusieurs cas et exemples européens spécifiques aux niveaux macro, méso et micro.

## FIGURE CENTRALE

Le schéma ci-dessous a été établi sur la base d'une étude de la littérature (figure 1). Il montre sept étapes d'un processus de production et sa localisation probable dans la région métropolitaine. La figure montre que certains secteurs ont tendance à se situer dans le noyau urbain et d'autres plutôt en périphérie. Le design, par exemple, et dans une certaine mesure la recherche, le développement et les services liés à la production sont situés dans le noyau. D'autres secteurs, tels que la logistique, la distribution et le secteur de la production industrielle (l'industrie manufacturière) sont plus susceptibles de se situer en périphérie, car ils y ont un accès plus facile aux infrastructures et aux voies d'accès. En outre, les terrains y sont souvent moins chers et il y a moins de risques de conflits avec d'autres formes d'utilisation des sols (par exemple, nuisances à proximité des zones résidentielles).

Figure 1 : Sept étapes d'un processus de production et leur probabilité d'occurrence dans la région métropolitaine.



Source: Based on Bryson 2009, interpretation ESPON MISTA (2020).

## CONCLUSIONS

L'étude fait valoir que l'industrie manufacturière est importante pour le développement économique des régions urbaines. Ceci est principalement dû à son rôle stimulant dans la recherche et l'innovation et à la possibilité qu'il apporte d'augmenter la productivité, et donc les revenus, et de créer des échanges. Plus de la moitié de la main-d'œuvre industrielle européenne travaille dans des régions métropolitaines, et près de deux tiers de la production industrielle de l'UE est générée dans ces régions. Malgré cette part importante, l'emploi total dans le secteur industriel a diminué depuis 1995, mais la valeur ajoutée brute a augmenté. Cela s'explique plutôt par une augmentation de la productivité du travail (up-scaling industriel).

Une restructuration de l'économie a lieu au sein des villes, ce qui se traduit par une baisse de l'emploi dans le secteur manufacturier. Cette restructuration a divers effets spatiaux et structurels. Les régions métropolitaines où la pression de la croissance est moindre et où les friches industrielles sont plus nombreuses doivent relever le défi de rendre l'industrie locale plus compétitive (Turin et Riga, par exemple). Dans les régions métropolitaines où la pression de la croissance est élevée et où la disponibilité des friches industrielles est faible (Oslo, Berlin et Vienne, par exemple), l'activité industrielle a tendance à s'éloigner des centres vers les périphéries, ce qui entraîne une pénurie d'activités dérivées, par exemple dans le secteur des services (comme le nettoyage et la logistique) et donc d'emplois pour les travailleurs peu qualifiés. L'évolution géographique (localisation spatiale) de l'industrialisation s'exprime, d'une part, par le déplacement des activités industrielles et de production des centres vers la périphérie urbaine et, d'autre part, par la spécialisation et la concentration des services à forte intensité de connaissances dans les centres. Néanmoins, les centres urbains restent des lieux centraux pour l'activité industrielle moderne, car ces deux formes d'activité (industrie et services) sont aussi des marchés l'un pour l'autre. Une autre évolution en cours qui joue un rôle dans la demande croissante d'activités industrielles modernes dans les centres-villes est l'intérêt croissant et la demande pour une production plus locale et des formes d'économie circulaire.

L'étude prévoit que les secteurs suivants connaîtront une croissance dans les régions métropolitaines à l'avenir :

- × Les services publics et la logistique, dont le développement dépend fortement de l'augmentation de la population urbaine et des services qu'elle demande ;
- × Les secteurs de la haute technologie et d'autres secteurs manufacturiers hautement qualifiés, qui sont stimulés par les avantages de la localisation des villes (présence d'universités, de communautés internationales, regroupement de connaissances, etc.) ;
- × Des secteurs orientés vers la consommation, avec un degré élevé de différenciation de la production, qui bénéficient également de la croissance de la population urbaine et de la demande diversifiée qu'elle entraîne – en cela compris la recherche d'une production plus locale.

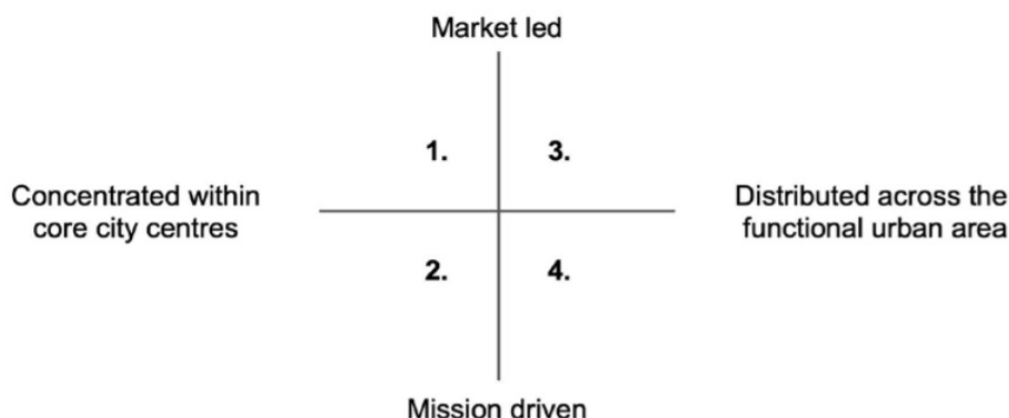
Afin de structurer le dialogue avec les villes, d'initier des partenariats et ainsi de stimuler davantage les villes dans leur politique de développement des secteurs industriels, quatre scénarios ont été élaborés. Celles-ci ont été déterminées selon que la politique est mise en œuvre au niveau urbain ou métropolitain et selon le degré d'intervention du secteur public dans le développement des activités de production (figure 2). Ils représentent quatre approches différentes avec, à chaque fois, quelques défis identifiés :

- × Scénario 1 : créer un espace pour l'activité de production dans les zones protégées des centres urbains, en fonction de la demande du marché. Il s'agit ici de veiller à ce que l'espace soit utilisé efficacement pour la production, que la densification spatiale soit également durable pour les activités de production et que les zones à usage mixte restent exploitables.
- × Scénario 2 : maintenir et fournir activement les activités de production et les services de base dont la ville dépend pour accroître la résilience urbaine (production alimentaire, gestion des déchets, construction, production de connaissances, etc.) Les défis consistent à trouver les activités les plus disponibles qui répondent également aux besoins locaux, à protéger

de production est souvent insuffisante pour être rentable et des conflits peuvent survenir concernant les mesures de soutien.

- × Scénario 3 : mise à disposition d'un large éventail de terrains et de locaux pour l'activité manufacturière dans la région métropolitaine, l'activité la plus appropriée trouvant sa place en fonction du fonctionnement du marché. Toutefois, le manque de coordination et la fragmentation des actions risquent d'entraver la formation d'un réseau solide.
- × Scénario 4 : le développement actif d'une région de production intégrée, accompagné de mécanismes garantissant que la région métropolitaine bénéficie de ses ressources et autres capitaux, tout en répartissant équitablement les bénéfices dans toute la région. Toutefois, cette approche est coûteuse et prend du temps avant que les résultats ne soient clairement visibles. S'il y a un manque de confiance ou d'adhésion, il se peut que les avantages ne soient pas énormes (immédiatement visibles) par rapport au développement classique basé sur le marché.

Figure 2 : Les deux axes définissant les quatre scénarios



Source: ESPON MISTA (2020).

De l'analyse des parties prenantes, on peut généralement conclure que l'échelle de gouvernance se concentrera davantage sur la région métropolitaine que sur l'État central et que les villes seront plus orientées vers l'action dans l'organisation des activités de production et voudront donc moins s'en remettre au marché. Il est lié à un Atlas of Inspirational Cases qui examine plusieurs cas à trois échelles : macro (visions et cadres stratégiques), méso (plans et politiques ; instruments et programmes) et micro (projets). Il contient 26 études de cas européennes (dont cinq belges) qui peuvent servir d'inspiration pour concilier le développement urbain et le développement d'activités industrielles ou de production de manière durable au sein de la région métropolitaine (tableau 1). Parmi ceux-ci, cinq sont des cas belges : Le Programme régional d'économie circulaire de Bruxelles (BeCircular), le Bouwmeester Maître Architecte, Citydev.brussels, Abattoir Brussels et Lageweg Antwerp.

Tableau 1 : cas de l'Atlas of Inspirational Cases

Visions and strategic frameworks	Plans and policies
2.1 Berlin Urban Development Plan (UDP) Economy 2030	3.1 London Industrial Intensification Study
2.2. Brussels Circular Economy Plan	3.2 Planned Manufacturing Districts (Chicago, USA)
2.3 Greater Manchester Local Industrial Strategy	3.3 Salzburg: data collection
2.4 Wirtschaftsförderung Region Stuttgart GmbH (WRS) – Stuttgart region economic corporation	3.4 Strijp-S, Eindhoven
	3.5 The strategic plan of Hovinbyen (Oslo)
	3.6 Vienna Business Districts
Tools and programs	Projects
4.1 APEA - Aree Produttive Ecologicamente Attrezzate (Eco-Industrial Parks), Italy	5.1 Brussels' Abbatoir
4.2 Berlin Initiative for New Municipal Craft and Trade Centers	5.2 EETGS & Guardians of the Arch
4.3 Bouwmeestar Maître Architecte	5.3 Hotels industriel, Paris
4.4 Citydev.brussels	5.4 Ile de Nantes, France
4.5 Fiscal compensation at Metropolitan Level, Bologna	5.5 I3P business incubator (PoliTo), Turin
4.6 Malopolska Regional Development Agency	5.6 Lageweg, Antwerp
4.7 Strategic Dialog on the Automotive Industry (SDA, Germany)	5.7 Lavazza Headquarters, Turin
4.8 Vienna Adult training and Labour market policy agency - waff	5.8 RDM, Rotterdam

Source: ESPON MISTA (2020).

## RECOMMANDATIONS POLITIQUES

Sur la base de l'examen de la littérature, de l'analyse des sept études de cas et des cas de l'Atlas of Inspirational Cases, certaines recommandations politiques ont été formulées. Les recommandations politiques sont divisées en quatre groupes : se concentrer sur la production de connaissances, un pronostic spatial plus affiné, la promotion du leadership métropolitain et une meilleure coopération entre les différents acteurs et à travers les différents niveaux politiques. La liste complète des recommandations politiques et des exemples se trouve à la page 45 du rapport. Les suggestions générales suivantes sont formulées :

- × Il est nécessaire de mieux comprendre la répartition spatiale des activités économiques, leurs interrelations et leur impact sur l'emploi, les transports et le logement.
- × Sur la base de ces éléments, les autorités urbaines devraient mieux prévoir de nouveaux types d'espaces de production, dans lesquels une utilisation mixte est possible.
- × Ce faisant, les villes-centres et les zones métropolitaines devraient créer de nouvelles conditions spatiales pour une meilleure adéquation entre l'industrie et la ville.

- × Les recommandations sont formulées au niveau de la ville centrale et de la région métropolitaine (p. 47 du rapport).
- × Les gouvernements peuvent utiliser des conditions et des réglementations qui contrecarrent la concurrence interne. La fragmentation de l'administration, de la fiscalité et de l'aménagement du territoire dans les zones métropolitaines peut entraîner une concurrence inutile, des coûts de transport et de logistique élevés et un mauvais lien entre la recherche et la production.
- × Les acteurs locaux doivent être impliqués dans la planification et le développement afin de renforcer les capacités institutionnelles. Cela peut se faire, par exemple, par le biais de projets partagés, la création de visions communes et la mise en place de conseils consultatifs (p. 56 du rapport).
- × Parmi les autres recommandations, citons l'établissement d'un lien entre les processus de production et l'éducation, la promotion de l'innovation, de la recherche et des technologies vertes, la mise à disposition d'espaces pour l'expérimentation et les essais, et la création de partenariats public-privé (p. 53 du rapport).