



ATTRACTIVITÉ RÉGIONALE

FICHE VARIABLE

INFRASTRUCTURES

COLLÈGE DE PROSPECTIVE
CHANTIER INDUSTRIE



SYSTÈME DE VARIABLES

Cette fiche s'inscrit dans un système global de variables.

Les variables faisant l'objet d'une fiche sont celles identifiées lors des premières tables rondes du chantier prospectif comme porteuses d'évolutions majeures ayant un impact direct ou indirect sur l'industrie.

Chaque fiche rassemble, sauf exception, la documentation permettant de comprendre l'évolution passée, présente et future d'une variable.

Elle expose les dynamiques d'évolution (tendances, ruptures...), et propose quelques évolutions possibles (micro-scénarios travaillés en atelier).

1. CONTEXTE ÉCONOMIQUE GLOBAL

Croissance économique mondiale
Monnaie
Europe, Brexit
Production française
Export
Coûts de production
Intervention de l'Etat
Internationalisation
Ressources (énergie, matières...)

2. ÉVOLUTIONS ÉCONOMIQUES DE L'INDUSTRIE

Servicialisation de l'industrie
Modèles d'affaires
Logistique et Supply Chain

3. ÉVOLUTIONS RÉGLEMENTAIRES

Sécurité industrielle
Règlementations
Changements climatiques

4. ATTRACTIVITÉ RÉGIONALE

Capital humain
Attractivité régionale
Infrastructures
Environnement institutionnel,
économique, gouvernance
locale
Recherche et développement

5. ÉVOLUTIONS TECHNOLOGIQUES

Big Data
Intelligence Artificielle
Réalité augmentée
Cobotique
Fabrication additive
Internet des objets
Gestion de cycle de vie du
produit

6. ÉVOLUTIONS SOCIÉTALES

Imaginaire de l'industrie

Tendances de consommation

TRAJECTOIRE DE LA VARIABLE

L'industrie a besoin d'infrastructures de transport afin d'avoir la possibilité d'acheminer les matières premières nécessaires à la production, de communiquer, de distribuer ses produits vers ses clients. Les salariés doivent également pouvoir se déplacer aisément notamment dans le cas d'entreprises multi-sites ou internationales.

Le nombre d'infrastructures existantes, leur accessibilité et le maillage de ces infrastructures sur le territoire régional sont donc des points majeurs pour l'économie.

Plus spécifiquement en matière de transport de marchandises, les capacités de transport de ces infrastructures (volumes) sont un facteur de développement industriel.

Enfin, les infrastructures numériques sont nécessaires à la communication de l'entreprise et à son inscription dans un environnement globalisé où les interactions sont fortes avec les clients, les fournisseurs et les prestataires.

PASSÉ > PRÉSENT > FUTURS POSSIBLES

QUELLE A ÉTÉ L'ÉVOLUTION PASSÉE DE LA VARIABLE ?

L'évolution des trafics de marchandises est liée à la démographie, à la croissance économique et au développement des infrastructures. Selon l'OCDE, l'Europe devrait connaître une augmentation de 2 % par an du trafic de marchandises sur la période 2018-2050. Au niveau mondial, l'OCDE prévoit une multiplication par trois d'ici 2050 des flux de marchandises, quels que soit les modes de transport.

Pour la partie numérique, le trafic internet devrait poursuivre une croissance très forte avec la diffusion d'internet sur l'ensemble de la planète, la généralisation des moyens de connexions (smartphone) et le déploiement des infrastructures (Fibre, 5G).



PASSÉ > PRÉSENT > FUTURS POSSIBLES

QUELLES SONT LES DYNAMIQUES À L'ŒUVRE ?

La lutte contre le réchauffement climatique et contre les émissions de gaz à effets de serre

Issu de l'accord de Paris sur le climat et le changement climatique (2015), cet impératif guide les politiques de développement des transports et de la mobilité que ce soit au travers de la création d'infrastructures nouvelles ou bien par des politiques d'incitation à utiliser des moyens de transport moins émetteurs de GES (pour les entreprises comme pour les particuliers).

Le développement des technologies

Les véhicules autonomes, le recours à des moyens de transports de grande capacité ou encore le recours à des carburants alternatifs aux énergies fossiles sont des innovations technologiques qui permettent d'améliorer la gestion des flux et de diminuer les émissions de polluants.

Par ailleurs, des évolutions technologiques externes peuvent avoir un impact sur les flux de marchandises : par exemple, les imprimantes 3D peuvent amener à éviter le transport d'objets nécessaires à la production industrielle.

Le renforcement des échanges à l'échelle mondiale et l'ouverture de nouvelles voies de communication à l'international

Le développement du commerce et des échanges à l'échelle mondiale soutient la création et la modernisation des infrastructures de transport. Ces dernières évoluent également suite à la création de nouvelles voies de transport : c'est le cas avec l'ouverture du fret maritime entre l'Asie et l'Europe via l'Arctique, ou encore de voies ferroviaires longue distance grâce aux infrastructures du projet « nouvelles routes de la soie » (qui permet aujourd'hui l'utilisation du fret depuis la Chine à destination de la plate-forme multimodale de Dourges).

QUELLES SONT LES DYNAMIQUES EN RÉGION HAUTS-DE-FRANCE ?

La région Hauts-de-France, ouverte dans ses échanges, est fortement interconnectée. Elle bénéficie d'une forte accessibilité quels que soient les modes de transport : ferroviaire, routier, fluvial, aéronautique ce qui constitue un atout pour les industries.

Les infrastructures présentes sur le territoire sont nombreuses et diverses :

- 3 ports maritimes,
- 20 ports intérieurs,
- 2 aéroports,
- 9 autoroutes.

Par ailleurs, la région voit son accessibilité augmenter avec l'ouverture vers de nouvelles destinations à l'échelle mondiale au fur et à mesure du développement d'infrastructures.

Le canal Seine Nord Europe a pour objectif d'augmenter fortement les capacités en matière de transport fluvial en créant une voie fluviale à grand gabarit reliant les ports d'Europe du Nord à des ports français (Dunkerque, Le Havre). Offrant des alternatives au transport routier, garant de fiabilité et de sécurité, et dans une visée de réduction des émissions de CO2 liées au transport, le fluvial peut être une opportunité pour certains types d'industrie (chimie, agroalimentaire, automobile...).

Par ailleurs, le raccordement ferroviaire de Roissy-Picardie à Creil-Amiens connectera ces deux villes au réseau ferroviaire grande vitesse.

L'augmentation de l'ensemble des flux (personnes et marchandises) entraîne cependant une congestion des axes de transport. Cela vaut pour les axes routiers (notamment sur la métropole lilloise) mais aussi pour le ferroviaire (saturation des voies sur un réseau « en étoile ») ce qui limite les nouveaux développements. Le coût de la congestion est estimé à près de 1,5 % du PIB des Hauts-de-France selon la CCI Hauts-de-France.

Sur le plan numérique, 68 % des locaux sont raccordables à la fibre internet ce qui assure un niveau de communication avancé pour les entreprises et fait de la Région Hauts-de-France, l'une des plus performante en la matière. Il est prévu que d'ici 2023 l'ensemble du territoire régional puisse être raccordé à la fibre.

PASSÉ > PRÉSENT > FUTURS POSSIBLES

QUELLES SONT LES INFLEXIONS ET RUPTURES QUI POURRAIENT MODIFIER LES DYNAMIQUES EN COURS ?

Les hypothèses de développement des modes de transport reposent sur une continuité dans l'ouverture des pays au commerce mondial. Or, suite à la crise économique liée à la COVID-19, le choix pourrait être fait de réduire la dépendance économique vis-à-vis de zones de production éloignées et de privilégier une production nationale ou européenne. Le protectionnisme pourrait dans ce cas être renforcé.

Le coût du maintien et du développement des infrastructures est important. Dans un contexte de crise économique, les finances publiques se dégradent et la dette publique augmente. Cela peut être un frein à la mobilisation de financements publics pour créer ou maintenir les infrastructures de transport.

La volatilité du coût des matières premières est également un facteur de déstabilisation. La dépendance actuelle au pétrole (pour la route et le transport maritime) fait que le coût global du transport dépend de l'évolution de son prix.

La performance des transports est, elle, amenée à se développer notamment en ayant davantage recours à l'intelligence artificielle (véhicules autonomes) tout en diminuant les impacts environnementaux.



MICRO-SCÉNARIOS

Elaborés en atelier, ces scénarios proposent un contenu de l'évolution possible de la variable étudiée, articulés à partir de trois hypothèses :

- **une hypothèse basse** (quelle évolution de la variable défavoriserait l'industrie régionale),
- **une hypothèse haute** (quelle évolution de la variable favoriserait l'industrie régionale),
- ainsi qu'un scénario s'inscrivant davantage dans une forme de continuité (**hypothèse tendancielle**).

LE RÉSEAU D'INFRASTRUCTURES SE DÉLITE

Le gel des projets d'infrastructures par manque de financement et la réduction des échanges avec le reste du monde ralentissent fortement l'investissement dans les infrastructures au niveau régional.

La recherche de solutions alternatives telles que le développement du télétravail ou l'impression 3D constituent des mesures d'atténuation qui entraînent une réduction des gaz à effet de serre mais l'activité industrielle devient peu dynamique et voit ses débouchés se tarir.

UN MAILLAGE INTELLIGENT DU TERRITOIRE RÉGIONAL

L'offre de transport s'amplifie avec la création de nouvelles infrastructures qui bénéficient aux entreprises des territoires. Les articulations entre les différents modes de transport sont améliorées et les flux logistiques sont optimisés. Les engorgements sont réduits du fait d'une gestion intelligente des flux en utilisant les technologies (internet des objets notamment) et infrastructures nouvelles (réseau 5G). Le réseau routier est moins saturé suite à une meilleure régulation des flux (péages urbains, télétravail).

DES DISPARITÉS D'ACCÈS AUX INFRASTRUCTURES

Sur le territoire régional, la qualité des infrastructures reste globalement satisfaisante. Cependant des disparités apparaissent car les financements publics ne permettent pas de continuer de mailler l'ensemble du territoire. Seules les industries situées dans les zones bien desservies restent compétitives et répondent à la demande des donneurs d'ordre ou des clients. De plus, les infrastructures ne permettent pas d'irriguer de grandes zones territoriales faute d'une bonne articulation avec les territoires et dans le cadre d'une gouvernance adaptée.

RÉFÉRENCES DOCUMENTAIRES

- Perspectives des transports FIT 2019, OCDE
- Entre la Chine et l'Europe, le fret ferroviaire sur la bonne voie, 17 mars 2020, OVRSEA
- La route de l'Arctique aiguise les appétits, La Croix, 1er juillet 2019



Date de publication : février 2021

Rédaction : Karen Maloingne - Ahlam Benlemselmi
Christophe Meulemans - Sylvie Delbart

Contact : collegedeprospective@hautsdefrance.fr

Retrouvez l'actualité et les publications du collège sur le site
de l'Agence Hauts-de-France 2020-2040
<https://2040.hautsdefrance.fr>

Photo page de couverture : © Région Hauts-de-France