

acadie



Préfecture de la Région Nord-Pas-de-Calais

Vers un réseau des territoires du Hainaut franco-belge

Etude exploratoire

Juin 2011

groupe **reflex**

> **Acadie**, Paris

Aceif.st, Strasbourg

Adeus, Marseille

Aures, Nantes

Cérur, Rennes

Place, Bordeaux

Trajectoires, Lyon

Sommaire

Préambule	3
Première partie : Quelle consistance du territoire du Hainaut franco-belge ?	4
Un héritage commun, des trajectoires différenciées.....	4
L'effet frontière : nature des circulations et réalité des coopérations.....	14
Une caractéristique commune : deux espaces périphériques	17
Deuxième partie : Enjeux de coopération dans le Hainaut	21
Etat des lieux des coopérations transfrontalières dans le Hainaut.....	21
Quels intérêts à coopérer dans le Hainaut franco-belge ?.....	30
Troisième partie : Propositions d'action pour un réseau des territoires du Hainaut	34
Passer des coopérations de proximité à une ambition européenne.....	34
Connecter les territoires entre eux et à l'Europe.....	35
Changer d'échelle	36
Tisser les nouvelles trames des territoires	37
Hypothèses pour un fonctionnement en réseau	40
Annexe : Spécialisations économiques des arrondissements français et belges par rapport au Hainaut dans son ensemble	41
Ath	43
Charleroi.....	45
Mons.....	47
Soignies	49
Thuin	51
Tournai	53
Maubeuge	55
Cambrai.....	57
Valenciennes	59

Préambule

La coopération transfrontalière entre la France et la Belgique s'est affirmée ces dernières années avec la montée en puissance de l'Eurométropole transfrontalière Lille-Kortrijk-Tournai et l'émergence d'une coopération à l'Ouest entre le littoral du Nord-Pas-de-Calais et la Flandre occidentale belge.

L'espace du Hainaut, qui comprend en France les arrondissements de Cambrai, d'Avesnes-sur-Helpe et Valenciennes et, en Belgique, les arrondissements de Charleroi, Mons, Thuin et Soignies est moins structuré s'agissant des relations transfrontalières.

*Or, ce territoire connaît, depuis quelques années, un certain renouveau : attractivité résidentielle au Nord du Hainaut Belge, liée à l'expansion de Bruxelles, attractivité résidentielle de la province de Thuin, provoquée par le desserrement de Charleroi ; redéveloppement industriel de Valenciennes ; fort développement dans le domaine des TIC à Charleroi ; reconversion réussie dans l'enseignement, la culture et le numérique à Mons. On peut donc penser **qu'il existe un substrat propice et qu'une stratégie commune** —nonobstant les trajectoires individuelles— serait de nature à potentialiser ces prémices, à la fois pour les territoires eux-mêmes, mais aussi dans une perspective plus vaste, à l'échelle du Nord-Ouest européen.*

La préfecture de région Nord-Pas-de-Calais en partenariat avec la Région wallonne a pris l'initiative de conduire une étude exploratoire, destinée à mettre en lumière les potentialités, les possibilités et les conditions d'efficacité d'une relation plus intense dans cet espace.

L'étude s'est déroulée en trois temps :

Une phase de diagnostic rapide du territoire, pour en mesurer la « consistance » transfrontalière et les potentialités de coopération.

Une phase d'entretiens pour évaluer l'état des lieux et les projets de coopération.

Une phase de prospective, consistant à élaborer des scénarios de préconisation, sur le fond, sur la forme et sur la géographie, pour des coopérations possibles.

Chaque phase a été ponctuée par une réunion des acteurs à l'échelle du Hainaut franco-belge : le 2 février 2010 au Grand Hornu, pour le lancement de l'étude ; le 9 juillet à Jeumont pour marquer le bilan d'étape. Ce rapport, qui rend compte des trois phases de l'étude est destiné à servir de support à une réunion regroupant les responsables politiques du Hainaut franco-belge.

Première partie

Quelle consistance du territoire du Hainaut franco-belge ?

La partie « diagnostic » de cette étude s'attache à mesurer la consistance de ce territoire, et se structure en trois parties :

- La première s'attache à analyser la nature des trajectoires des Hainaut français et belges et de leurs composantes, à identifier leurs points communs et leurs différences, ainsi que leurs complémentarités éventuelles (« **Un héritage commun, des trajectoires différenciées** »).
- La seconde analyse la manière dont l'effet frontière se répercute sur les circulations et sur les coopérations existantes, et examine la question de l'existence d'une société transfrontalière (« **L'effet frontière : nature des circulations et réalité des coopérations** »).
- La dernière partie propose un changement d'échelle, et analyse la place du territoire du Hainaut au sein du Nord-Ouest-Européen (« **Une caractéristique commune : un espace périphérique** »).

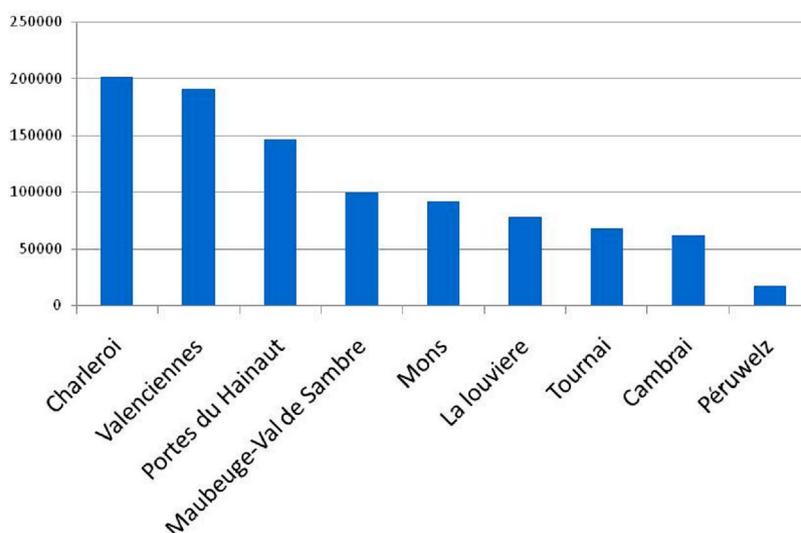
Un héritage commun, des trajectoires différenciées

DONNEES DE CADRAGE SUR LE TERRITOIRE DU HAINAUT

Le territoire de l'étude porte sur les arrondissements français de Valenciennes, Avesnes et Cambrai, et sur les arrondissements belges de Mons, Charleroi, Thuin, ainsi que sur des territoires du sud des arrondissements de Tournai (autour de Péruwelz), d'Ath et de Soignies.

En 2007, le Hainaut comprend 1 561 637 habitants et 470 000 emplois (les arrondissements de Tournai, d'Ath et de Soignies mises à part). Près des deux tiers de ces habitants vivent dans des villes (Charleroi, Mons, La Louvière et Péruwelz, et Communauté d'Agglomération de Valenciennes, Communauté d'Agglomération de la Porte du Hainaut, Communauté d'Agglomération du Cambrésis et Communauté d'Agglomération Maubeuge-Val de Sambre).

Population 2007 des principales communes (Belgique) et des communautés d'agglomération (France)

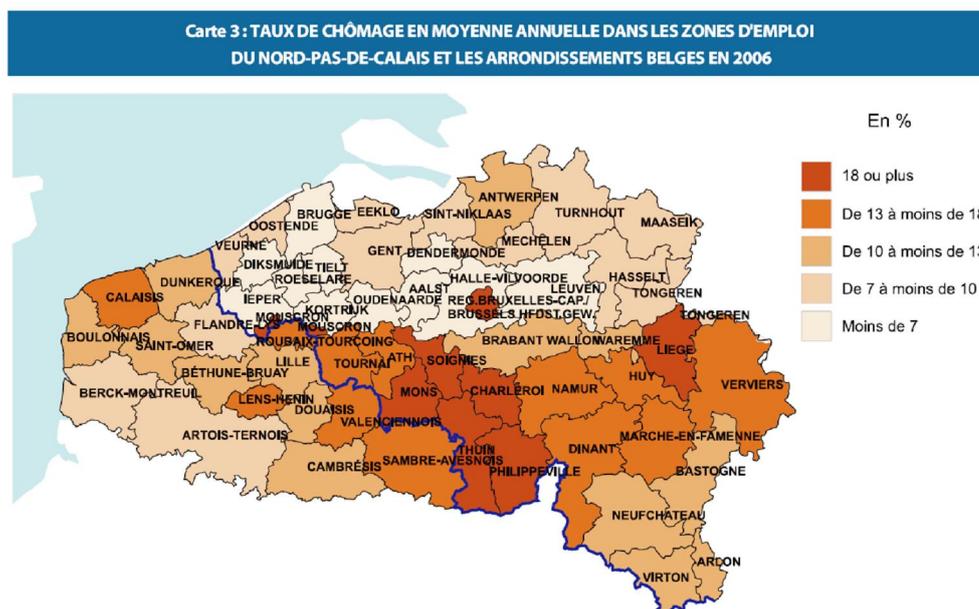


DES HERITAGE COMMUNS : HISTOIRE INDUSTRIELLE ET PATRIMOINE

Par rapport à d'autres territoires transfrontaliers, le Hainaut franco-belge se caractérise par un héritage commun substantiel: une dénomination et une langue partagée, bien sûr, mais également un passé industriel similaire. Le Hainaut s'inscrit en effet au cœur du bassin minier, dont l'exploitation a débuté au 17^{ème} siècle, et qui s'étend de Auchel à Blégnny. Les liens historiques entre la France et la Belgique sont, dans le Hainaut, liés à l'histoire de l'industrie. « L'expansion du Bassin de la Sambre s'est faite sous l'emprise directe et étroite de l'industrie belge. Il s'agit sans conteste de l'exemple le plus achevé dans le Nord de complexe industriel dont la situation géographique serait incompréhensible sans tenir compte des rapports entretenus avec les régions belges voisines et leurs charbonnages »¹. Grâce à la voie d'eau utilisée pour le transport des produits pondéreux, l'industrie de la vallée de la Sambre a de tout temps maintenu des contacts étroits avec l'industrie belge des régions de Mons-Borinage et surtout de Charleroi. Dès les origines de la grande industrie sidérurgique, ce sont des capitaux belges qui permirent de développer la région de Hautmont, Jeumont, Maubeuge. L'établissement d'une frontière protectionniste au XIX^{ème} siècle a incité les industriels belges à s'installer sur le territoire français, mais suffisamment proche de leurs "bases " arrières en cas de difficultés, afin d'échapper aux taxes imposées à l'importation en France².

Hier terre de prospérité, le Hainaut a été marqué durant la seconde moitié du XX^e siècle par la fermeture des mines et la délocalisation de nombreuses entreprises œuvrant dans des secteurs traditionnels (sidérurgie, faïencerie, textile), engendrant des situations de grande pauvreté. Ces difficultés sociales et économiques à surmonter forment le premier point commun aux territoires français et belges du Hainaut et s'expriment encore aujourd'hui à travers certains indicateurs.

La carte ci-contre montre un très fort taux de chômage, tant dans les arrondissements belges que dans les zones d'emploi de Valenciennes, de la Sambre-Avesnois et du Cambresis.



Outre les difficultés sociales, le passé industriel lègue également une culture et un patrimoine spécifiques. L'architecture commune des deux côtés de la frontière a été particulièrement mise en valeur par les travaux de

¹ Firmin Lentacker, 1974 : *La frontière franco-belge, étude géographique des effets d'une frontière internationale sur la vie de relations*. Thèse de doctorat d'Etat, Lille, 459 pages

² Renard, Jean-Pierre, 2001 : *Réflexion introductive à la coopération transfrontalière*, document de travail, 7 pages.

l'Observatoire Beauregard, sur le territoire du Val de Sambre³. Des types de maisons (de la maison ouvrière à la maison bourgeoise, en passant par la maison d'employé), aux éléments décoratifs, les décors urbains du Hainaut sont fortement similaires.

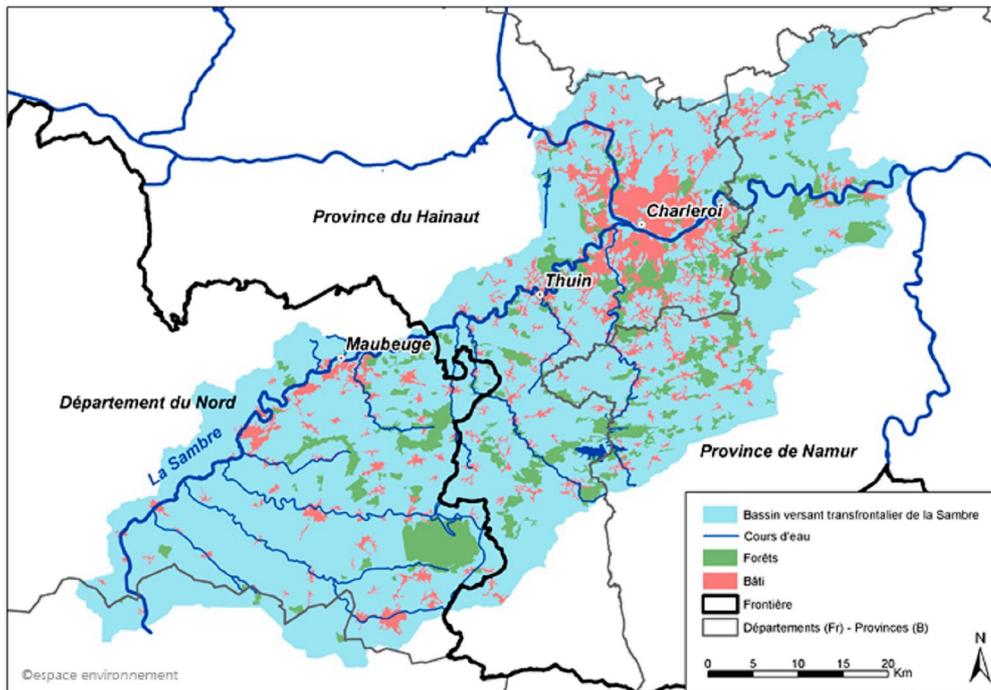
Les paysages portent également l'empreinte de l'histoire industrielle : friches et terrils se mélangent aux espaces naturels et aux zones urbaines, donnant au territoire une forte identité : trace du passé à camoufler, voire à gommer pour certains, patrimoine à préserver et valoriser pour d'autres.



Au delà des ressemblances physiques des territoires, le Hainaut français et le Hainaut belge sont liés par des continuités naturelles qui s'affranchissent parfaitement des frontières administratives et nationales. La Sambre traverse l'intégralité du territoire, prenant sa source au sud-est de Maubeuge, et se jetant dans la Meuse à Namur. Cette vallée constitue un complexe de prairies inondables de grande qualité écologique, abritant une dizaine d'espèces végétales protégées. Il s'agit également d'un axe migratoire important.

*Ci dessus:
les terrils du Grand Hornu.*

³ Le projet Beauregard (acronyme de Bien Etudier l'Aménagement Urbain Et Garantir le Renouvellement Durable), datant de 2004, visait à renforcer l'identité culturelle du Val de Sambre transfrontalier par une valorisation concertée de ses centres urbains. Projet Interreg, il a été mené par l'asbl Espace Environnement, l'Agence de Développement et d'Urbanisme de la Sambre (ADUS) et le CAUE du Nord.



La bande calcaire de la Calestienne traverse le versant sud du territoire et constitue une zone de transition géologique assez spécifique qui, en France et en Wallonie, ouvre la voie aux Ardennes. Il ne faut donc pas appréhender le Hainaut franco-belge en ignorant la réalité d'un espace rural de qualité, principalement situé au Sud du territoire, entre Sambre et Meuse, de même que la présence de parcs naturels de part et d'autre de la frontière au nord de Valenciennes et au sud de Tournai, dans les plaines de l'Escaut, qui fonctionnent déjà dans une logique transfrontalière de continuité fonctionnelle. Cette continuité n'est par contre pas assurée entre la Botte du Hainaut et le territoire du Sambre-Avesnois.

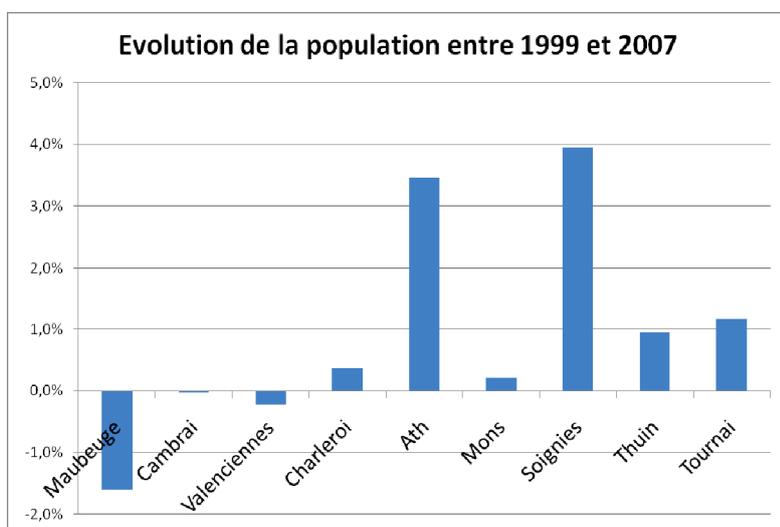
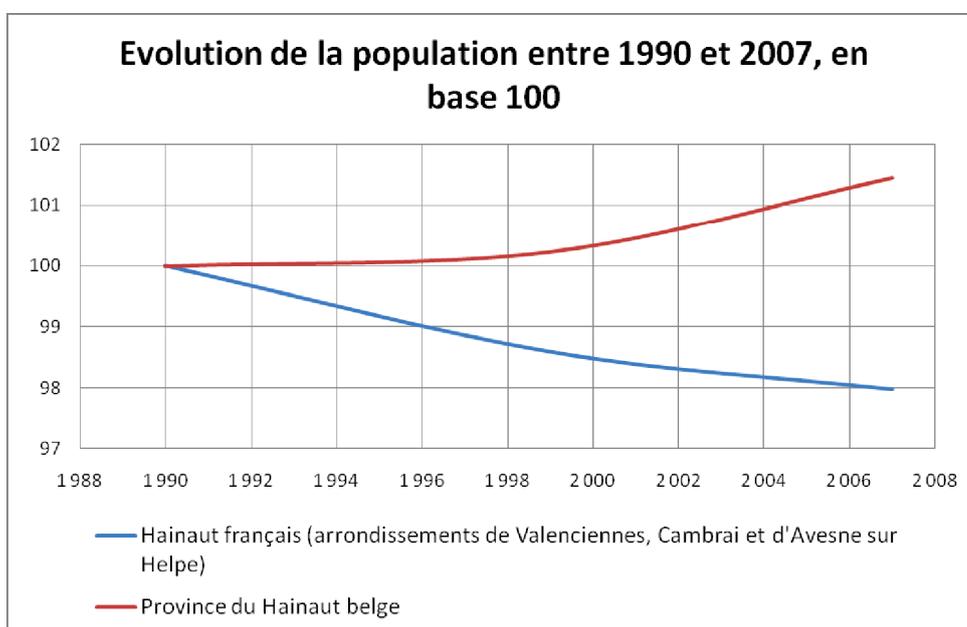
DES ESPACES EN RECONVERSION SELON DES MODALITES DIFFERENTES

Malgré cet héritage commun, la crise du modèle industriel historique a engagé les espaces composant le Hainaut dans des reconversions dont les modalités et les degrés d'avancement sont variables.

- Divergence des trajectoires territoriales

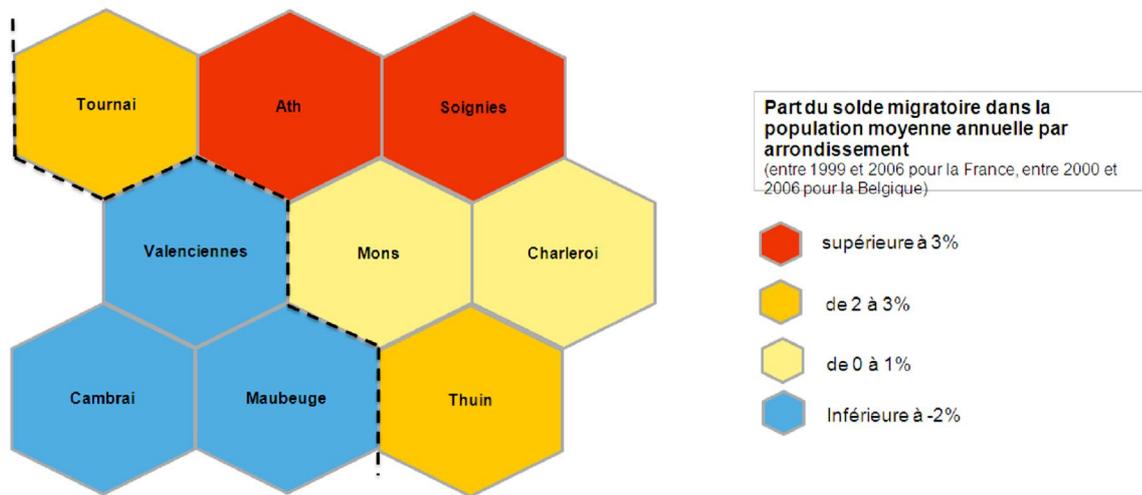
Les dynamiques démographiques et économiques sont clairement dissociées de part et d'autre de la frontière.

D'un point de vue démographique d'abord, le Hainaut belge se porte, dans l'ensemble, mieux que le Hainaut français. Entre 1990 et 2007, alors que le Hainaut français a continuellement perdu des habitants (-2% de population entre ces dates), le Hainaut belge a connu une croissance démographique continue, bien que modérée (+1.5%). A l'échelle belge, le Hainaut est cependant en croissance démographique plus faible que le reste de la Wallonie.



En analysant les chiffres à l'échelle des arrondissements, on observe de grandes disparités au sein des territoires belges et français. Entre 1999 et 2007, Maubeuge a perdu près de 4000 habitants, tandis que Cambrai a quasiment maintenu sa population. Du côté belge, ce sont les arrondissements d'Ath, de Soignies et de Tournai, bénéficiaires du desserrement de Bruxelles ou de la dynamique lilloise, qui gagnent le plus d'habitants. Les populations de Mons

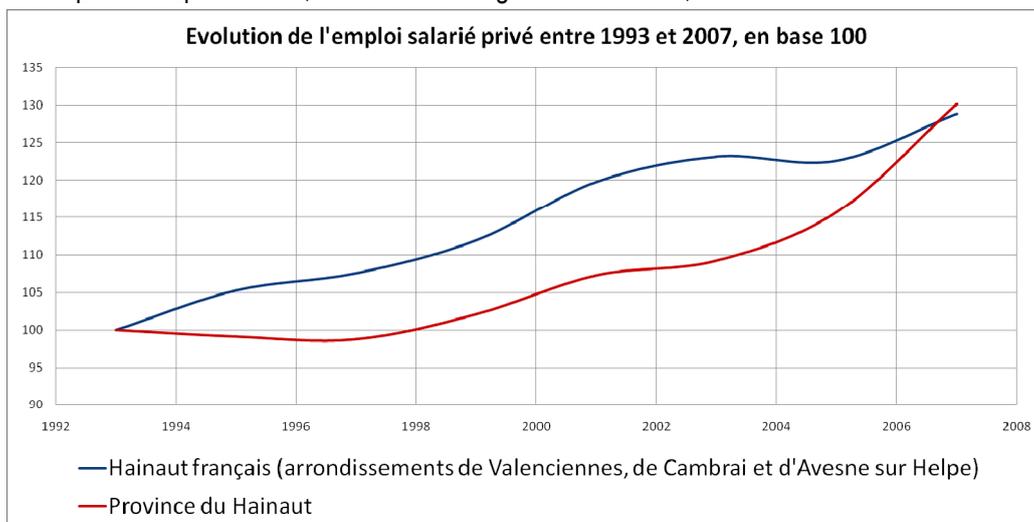
et Charleroi croissent, mais de manière beaucoup moins rapide (respectivement +550 et +1450 habitants). L'arrondissement de Thuin bénéficie, pour partie de l'arrivée d'urbains en recherche d'un cadre de vie de qualité périurbain.

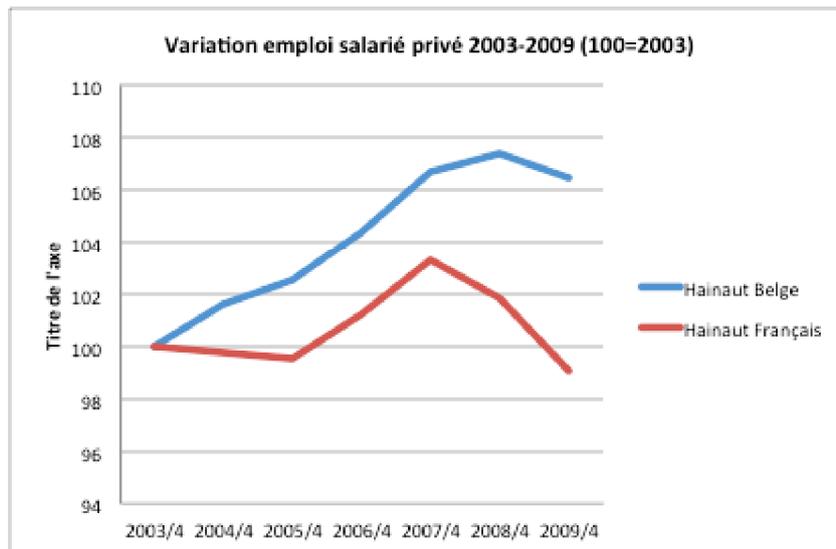


La part du solde migratoire dans la population annuelle par arrondissement confirme les tendances démographiques décrites précédemment. Les trois arrondissements français ont un solde migratoire négatif, tandis que les arrondissements belges sont relativement attractifs, en particulier ceux de Soignies et d'Ath.

L'évolution de l'emploi est également différente de part et d'autre de la frontière. Entre le milieu des années 90 et le milieu des années 2000, le Hainaut français a fait la course en tête, en affichant des taux de croissance de l'emploi salarié privé bien supérieurs à ceux observés dans le Hainaut belge. La tendance semble s'inverser aujourd'hui, puisque le taux de croissance de l'emploi salarié privé belge évolue de manière rapide depuis 2005.

Entre 2003 et 2007, ce sont les arrondissements d'Ath, de Thuin, de Tournai et de Soignies qui ont connu la plus forte croissance de l'emploi salarié privé, de manière comparable aux performances démographiques. Charleroi et Mons ont gagné respectivement plus de 6600 et plus de 3400 emplois salariés privés. Du côté français, les créations d'emplois sont plus faibles, l'évolution est négative à Cambrai ;





Plus récemment, les effets de la crise impactent différemment les deux parties du Hainaut. Dans les deux cas, les années 2008 et surtout 2009 se traduisent par un ralentissement, puis une baisse de l'emploi. Mais cette baisse affecte différemment les deux parties du Hainaut. Du côté belge, la chute n'est pas très forte, et l'emploi demeure à un niveau supérieur à 2003 ; du côté français en revanche, la chute est brutale, dès 2008 et ramène l'emploi à un niveau inférieur à 2003, annulant les gains du début des années 2000.

Variation des effectifs de l'emploi salarié privé par arrondissement

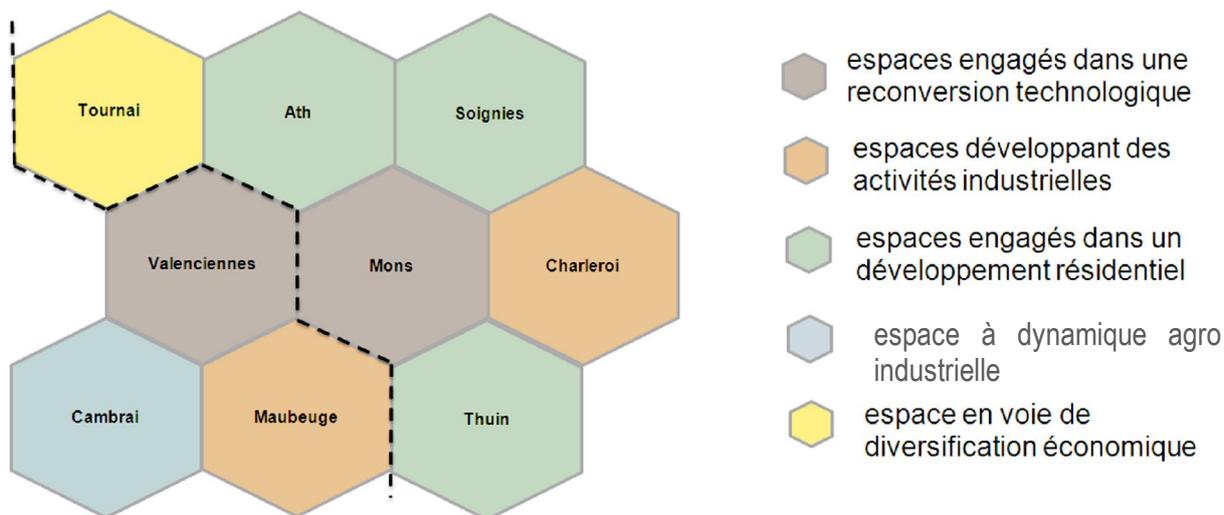
	2005	2006	2007	2008
Ath	11 362	11 615	12 487	12 947
Charleroi	84 185	85 274	87 815	89 412
Mons	33 935	35 471	36 191	37 307
Mouscron	18 252	18 738	18 990	19 216
Soignies	28 721	29 917	30 967	31 885
Thuin	15 786	16 597	17 284	17 990
Tournai	28 232	29 710	30 861	31 464
Avesnes	40001	40266	42182	42052
Cambrai	32786	32803	32679	31775
Valenciennes	84825	87180	88730	87489

Sources : ONS (Belgique), UNEDIC (France)

L'analyse par arrondissement montre que, à volume équivalent, les arrondissements de Valenciennes et de Charleroi ont évolué à des rythmes comparables dans la période récente. En revanche, l'arrondissement de Valenciennes semble accuser plus fortement le choc de la crise économique. Les données par arrondissement ne sont pas encore disponibles pour la Belgique ; les données provisoires en France montrent un prolongement, voire une aggravation de la tendance à la baisse de l'emploi notamment dans le Valenciennois, avec une perte de près de 2000 postes de travail.

- **Une pluralité de modèles de développement**

Toutefois, si les dynamiques sont quantitativement divergentes suivant le côté de la frontière, l'analyse de l'évolution de l'emploi salarié privé⁴ (se référer aux graphiques et tableaux de chiffres en annexe du document), montre que cinq « modèles de développement » se dessinent au sein du Hainaut:



- **Les espaces engagés dans une reconversion technologique et créative : Valenciennes et Mons**

Ces deux espaces ont développé ces dernières années, à des degrés différents, des **activités nouvelles liées aux nouvelles technologies de l'information et plus particulièrement aux secteurs du numérique et de l'image**.

Ces derniers mois, Mons a accueilli des entreprises de premier rang dans ce domaine, avec notamment le Microsoft Innovation Centre et le Data Centre de Google (à Saint-Ghislain). De son côté, le territoire de Valenciennes accueille depuis 2000 « les Ateliers Numériques », première structure d'accueil économique nationale adaptée au multimédia, et qui compte aujourd'hui une vingtaine de petites entreprises de l'économie numérique, et doit voir la création, dans les années à venir, du projet de Plateau Numérique des Rives de l'Escaut, réunissant sur un même site le tissu d'entreprises, les actions de transfert technologique, ainsi que les formations d'excellence.

Ces évolutions sont effectivement à mettre en rapport avec le potentiel universitaire de ces deux villes, tant sur le plan des formations proposées que des unités de recherche :

- Valenciennes compte sur son territoire trois écoles liées à l'image et à la création jouissant d'une réputation nationale, voire internationale (Supinfocom (animation 2D/3D), Supinfogame (jeux vidéos) et l'Institut Supérieur de Design) et d'un laboratoire de recherche des sciences de la communication au sein de l'Université, travaillant sur des projets numériques d'avant garde⁵.
- Mons accueille depuis cette année le centre Numédiart, programme multidisciplinaire associant les laboratoires de deux facultés universitaires (Faculté Polytechnique de Mons et l'Université Catholique de Louvain), dont l'objectif est de déboucher sur des résultats scientifiques à l'usage d'entreprises du secteur numérique et multimédia.

⁴ Pour la France : chiffres de l'UNEDIC, 2007 et 2003 ; pour la Belgique : chiffres de la Sécurité Sociale, emploi salarié privé (ouvriers et employés), 2007 et 2003.

⁵ Le programme de recherche « Visions numériques » travaille actuellement sur deux axes : les écrans urbains interactifs, ainsi que sur la télévision mobile personnelle.

L'évènement de Mons 2015 devrait être l'opportunité de développer une vitrine pour ces différents secteurs.

Outre ces activités nouvelles, **Valenciennes poursuit également le développement d'activités davantage liées à son histoire industrielle, mais avec de forts liens avec la recherche.** Dans les années 2000, Toyota s'est installé et a créé plusieurs centaines d'emplois. Concernant les activités liées au transport ferré, la ville a vu l'installation du siège de l'Agence Ferroviaire Européenne et la labellisation par l'Etat d'I-Trans, pôle de compétitivité mondial sur les transports innovants durables, dont l'équipe d'animation est installée principalement sur le territoire valenciennois.

- **Les espaces conservant et développant des activités industrielles : Maubeuge et Charleroi**

Ces dernières années, les territoires de Maubeuge et de Charleroi ont connu des destructions d'emplois massives dans certains secteurs industriels, mais d'autres activités industrielles se sont parallèlement développées. Les industries de biens d'équipement, la métallurgie, les industries agro-alimentaires continuent de créer des emplois en quantité. Les activités de services aux entreprises sont également en fort développement. Ainsi, **si la base manufacturière a globalement tendance à diminuer en termes d'effectifs, elle se qualifie, se transforme et s'adapte à de nouveaux enjeux.**

A Charleroi, entre 2003 et 2007, la métallurgie a créé plus de 500 emplois et les industries de biens d'équipements en ont créé plus de 750, se plaçant dans le top 10 des secteurs les plus créateurs d'emplois⁶. Le territoire a accueilli des poids lourds de ces secteurs : citons pour exemple Carinox, usine implantée par Arcelor en 2003 sur le site de Carlam, dont les impacts en termes directs et indirects ont été significatifs. Les activités aéronautiques sont également très développées, grâce à la présence de l'aéroport, qui a généré et continue de générer l'implantation d'entreprises (Sonaca, Sabca, Thales Alenia Space Etca,...). Ce développement économique s'accompagne du projet actuel de Campus technologique sur le parc d'activité de l'Aéropole, proposant des filières de formations industrielles pour tous les âges et tous les niveaux de qualification, de l'ouvrier à l'ingénieur.

La ville continue également de tirer profit de sa localisation, en développant des activités de logistique et de transport (+1350 emplois entre 2003 et 2007). Grand carrefour européen ferroviaire et aérien, elle accueille des activités diversifiées : de la conception de logiciels de logistique, au transport de produits liquides ou de biens d'équipements spéciaux, jusqu'à l'optimisation des espaces de stockage. L'aéroport lui-même est en phase d'expansion et ses indicateurs ne cessent de progresser significativement (300.000 passagers en 2000, 2,5 millions de passagers en 2007, 5 millions escomptés pour 2010).

Maubeuge suit une trajectoire de développement relativement similaire. La métallurgie et l'industrie des biens d'équipement ont gagné respectivement 130 et 350 emplois entre 2003 et 2007. Les récents projets négociés par la communauté d'agglomération Maubeuge-Val-de-Sambre devraient favoriser la poursuite du développement de ces activités industrielles: notons entre-autre l'installation d'un centre d'essai Areva dont la construction a commencé en 2008, ainsi que la décision par Renault de construire la nouvelle Kangoo électrique au sein de son usine Maubeuge Construction Automobile (MCA), générant de nombreuses activités de sous-traitance en amont. Enfin, il est à noter le développement d'activités liées aux nouveaux matériaux, grâce à la présence du laboratoire de recherche Matériaux et Procédés de l'Université de Valenciennes-Hainaut-Cambrésis. Ces activités pourraient être stimulées par la création du pôle de compétitivité Maud, travaillant sur cette même

⁶ Voir les tableaux en Annexe 1 (« Spécialisations économiques des arrondissements français et belges par rapport au Hainaut dans son ensemble »).

question. Ce projet résonne avec l'implantation du centre de recherche technologique Materia Nova à Mons et en Wallonie picarde.

- **Les espaces engagés dans un développement résidentiel et endogène : Thuin, Ath et Soignies**

Les dernières tendances de l'emploi sur ces différents territoires montrent un développement fort et net des activités résidentielles. Les services aux personnes, le commerce, la construction comptent parmi les activités les plus créatrices d'emplois entre 2003 et 2007, ce qui distingue nettement ces territoires des autres arrondissements composant le Hainaut franco-belge. Ces dynamiques s'expliquent par un positionnement similaire. Ath et Soignies sont situés sur l'axe porteur Bruxelles-Lille et ont également développé des stratégies de développement endogène, notamment en équipant des zones d'activités économiques attractives. L'arrondissement de Thuin devient progressivement le périurbain lointain de l'agglomération de Charleroi. La ville de la Louvière, située dans l'arrondissement de Soignies, constitue un cas à part. Elle conserve une assise industrielle importante du fait de la présence de Duferco où 1500 employés produisent un acier de haute qualité. Elle constitue également un nœud logistique majeur symbolisé par la présence de l'ascenseur à bateaux de Strepv-Thieu et de Garocentre, plate-forme déjà fonctionnelle et en phase de développement. Cependant, le cœur de ville connaît actuellement une importante dynamique de rénovation urbaine qui vise à augmenter son attractivité résidentielle. La présence d'atouts culturels peut renforcer ce positionnement relativement hybride.

- **Un espace en voie de diversification économique : Tournai**

L'arrondissement de Tournai a bénéficié ces dernières années de la proximité lilloise, et a engagé une tertiarisation de son économie (exemple du développement des activités de vente à distance). Globalement, sur ce territoire, les dynamiques de création d'emplois entre 2003 et 2007 s'avèrent extrêmement diversifiées, des services aux personnes aux services aux entreprises, en passant par les activités de transport, la construction, et certaines activités industrielles (métallurgie, extraction de matériaux...)

- **Un espace à dynamique agro-industrielle: Cambrai**

L'arrondissement de Cambrai, a connu une croissance de l'emploi particulièrement faible, voire négative durant ces vingt dernières années, et peine donc à s'engager dans de nouvelles activités. Cependant, le territoire dispose d'opportunités significatives pour s'engager dans une nouvelle dynamique de développement : l'arrivée du Canal Seine-Nord devrait permettre le développement d'activités liées à la logistique, et la restructuration des sites de défense offrent dès aujourd'hui un levier non négligeable pour initier l'implantation de nouvelles activités. Par ailleurs, la ville de Cambrai mise sur un développement résidentiel, via une attractivité renouvelée.

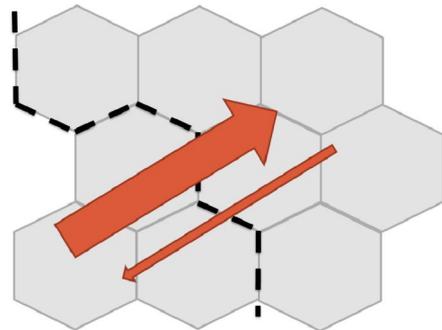
L'effet frontière : nature des circulations et réalité des coopérations

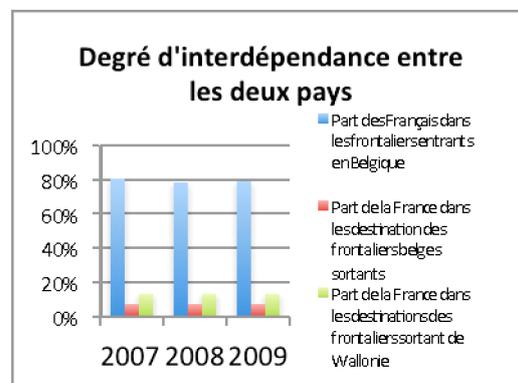
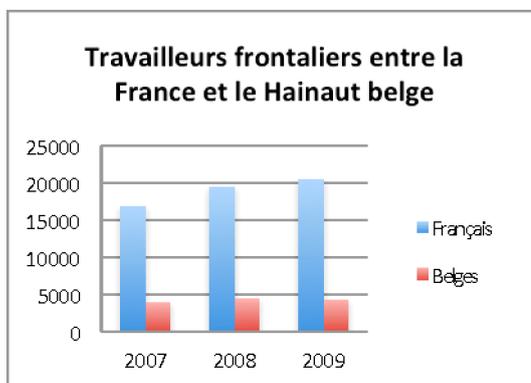
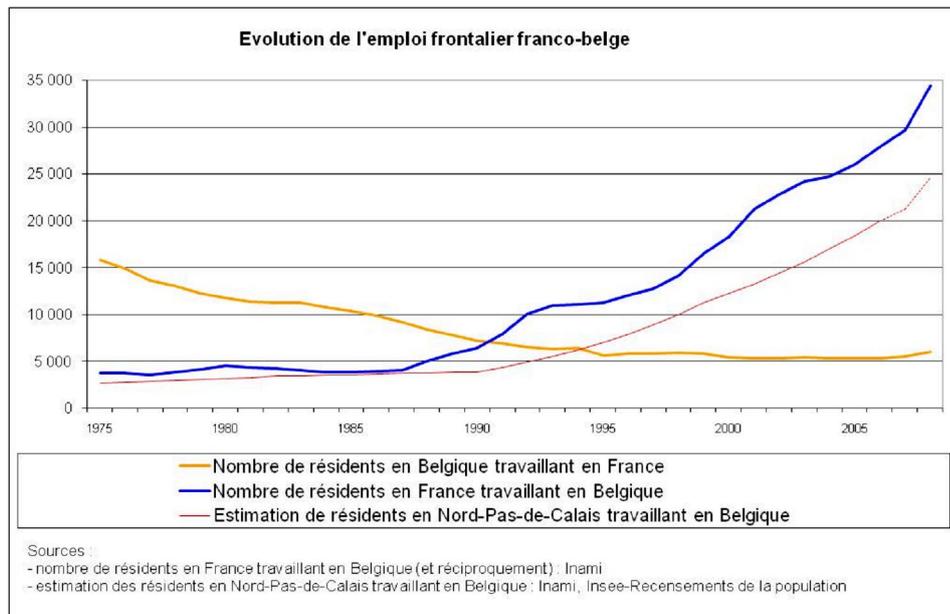
DES CIRCULATIONS TRANSFRONTALIÈRES D'OPPORTUNITÉ

L'histoire industrielle commune ne se traduit pas par un important degré d'interdépendance entre les composantes territoriales du Hainaut franco-belge. Le capitalisme industriel a fonctionné sur le principe de bassins d'emploi restreints, et très peu poreux : le recrutement des entreprises s'effectuait dans un périmètre réduit, et les ouvriers travaillaient dans la même entreprise pour la durée de leur vie professionnelle. Aujourd'hui, la désindustrialisation a fait disparaître de nombreuses industries, mais **les territoires demeurent relativement fragmentés : les circulations transfrontalières augmentent, mais elles demeurent aujourd'hui inscrites dans le registre de l'opportunité.**

L'analyse des circulations entre les territoires belges et français du Hainaut montre en effet que leur moteur principal est l'effet frontière : les populations traversent la frontière car elles y trouvent un intérêt. On va s'installer, travailler, consommer de l'autre côté parce que c'est plus intéressant, du point de vue du contenu de l'offre ou du point de vue financier. Les territoires français et belges du Hainaut disposent en effet d'avantages spécifiques différenciés :

- **Sur le plan du travail**, les flux franco-belges sont beaucoup plus importants que les flux belgo-français. Cette situation s'explique en premier lieu par des intérêts financiers : des salaires plus avantageux en Belgique, de même qu'un dispositif fiscal favorable : la convention fiscale de 1964 prévoit que c'est l'Etat de résidence, et non l'Etat d'emploi qui a le droit d'imposer. Or l'impôt sur le revenu est moins élevé en France qu'en Belgique. Il est donc financièrement intéressant de résider en France et de travailler en Belgique, afin d'optimiser son revenu. A contrario, les actifs résidents en Belgique ont un intérêt limité à venir travailler en France. Ce régime entrera dans une phase transitoire au 1^{er} janvier 2012 et qu'il y sera mis entièrement fin au bout de 22 ans, soit en décembre 2033.

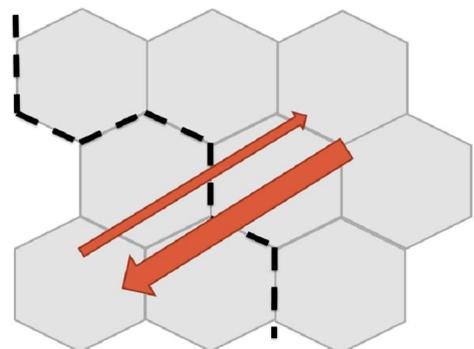




Source : INAMI

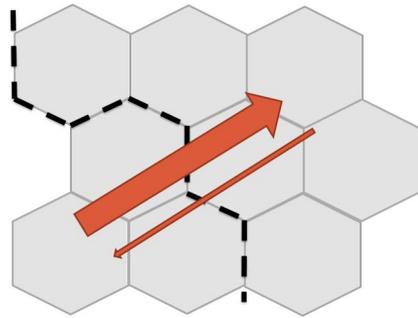
Au sein du Hainaut, les flux de transfrontaliers les plus significatifs sont issus des arrondissements de Valenciennes et de Maubeuge (respectivement 2300 et 3000 salariés traversant la frontière chaque jour). Les flux issus de Valenciennes se dirigent pour l'essentiel vers Tournai (près de 1200 salariés) et Mons (près de 600 salariés). Les flux issus du Sambre-Avesnois ont pour destination principale Mons (plus de 1300 salariés) et Charleroi (près de 700 salariés)⁷.

- **Sur le plan des flux de consommation**, une étude datant de la fin des années 90 montrait une attractivité plus forte de la France, et des flux de Belges venant faire leurs courses du côté français plus élevé : 59% des belges fréquentaient les magasins français, contre 45% de français qui fréquentaient les magasins belges. Il est possible que ces chiffres aient évolué, notamment du fait de l'évolution des taxations (le tabac désormais deux fois plus cher en France qu'en Belgique)⁸.



⁷ Source : « Frontaliers résidant dans le Nord-Pas-de-Calais et travaillant en Belgique », supplément au « Pages de Profil » n°65, INSEE, novembre 2009.

- **Sur le plan sanitaire et social**, si l'on ne dispose pas de données locales, le succès des maisons de retraites belges auprès des français est avéré : en 2004, selon une enquête auprès de responsables d'établissements Belges, 1575 personnes âgées ont franchi la frontière de la France vers la Belgique, contre 12 belges ayant effectué la démarche inverse. Cette attractivité s'explique par leur taille plus réduite, par des listes d'attentes moins longues qu'en France ainsi que par des prestations plus adaptées à la demande, notamment des classes moyennes⁹.



- **Sur le plan des mobilités scolaires enfin**, il semble également évident que les échanges ne se fondent pas sur l'émergence d'une société du Hainaut. D'une part, les jeunes français choisissant d'étudier en Belgique sont issus de la France entière. D'autre part, ils viennent étudier en Belgique pour accéder plus facilement aux écoles professionnalisantes de l'enseignement supérieur (kinésithérapie, infirmier, architecte sont des exemples de formations très recherchées par les étudiants français au sein du territoire).



C'est donc en sopesant les avantages comparatifs de part et d'autre de la frontière que les habitants du Hainaut choisissent, ou non, de la traverser. Ainsi, si les territoires se ressemblent fortement (dans leur paysage, dans leur fonctionnement économique propre,...), **il n'existe pas de « société transfrontalière » à proprement parler.**

⁸ Source : site Internet « Espaces transfrontaliers » (www.espaces-transfrontaliers.org)

⁹ Source : « La mobilité transfrontalière des personnes âgées », Observatoire Franco-Belge de la Santé, 2005.

Une caractéristique commune : deux espaces périphériques

Au sein du Nord-Ouest Européen, les Hainaut français et belges ont **le point commun d'être des territoires « périphériques »**. Ils se situent à proximité de deux grandes métropoles, Lille et Bruxelles, mais en sont encore trop loin pour connaître des retombées démographiques et économiques significatives, si ce n'est en termes de localisation des emplois. Au nord-ouest du Hainaut, l'arrondissement de Tournai est intégré à l'Eurométropole Lille-Kortrijk-Tournai mais n'entretient que peu de relations socio-économiques avec le reste du Hainaut. Au Nord, les arrondissements d'Ath et de Soignies commencent à bénéficier du desserrement bruxellois. Mais les arrondissements de Valenciennes, Avesne-sur-Helpe, Cambrai et Mons demeurent des périphéries fonctionnant indépendamment de ces métropoles. Seule la ville de Charleroi échappe partiellement à cette logique, ayant d'ailleurs baptisé son aéroport « Bruxelles-Sud ». Au sud, l'arrondissement de Thuin est également périphérique.

LA POSITION PERIPHERIQUE : DESAGREMENTS...ET ATOUTS

Des équipements qui jouent au-dessus de leur catégorie

Dans ce domaine, Mons et Valenciennes jouent un rôle moteur, en disposant chacune d'équipements d'enseignement supérieur dont les spécialités et le rayonnement dépassent la simple fonction de proximité. Dans les deux cas (Umons et Fucam d'un côté, université de Valenciennes et du Hainaut-Cambrésis de l'autre), ce sont des établissements qui, certes recrutent majoritairement des étudiants à proximité, mais qui ont aussi su développer des spécialisations et des domaines d'excellence qui leur permettent d'attirer des enseignants, des chercheurs et des étudiants au-delà de leur environnement immédiat. Tout en conservant une certaine polyvalence qui leur permet d'assurer un service « de base », ces établissements ont fait le pari de certaines spécialisations, dont certaines sont clairement convergentes (image, numérique, matériaux). Ce sont d'autre part des établissements qui ont construit des liens avec les acteurs économiques et sociaux de leur territoire – liens à renforcer et à développer davantage selon de nombreux acteurs. Ainsi, la situation relativement périphérique apparaît ici comme un avantage compétitif, dès lors que l'ancrage dans un territoire ne signifie pas enfermement dans ce territoire.

Une connectivité limitée, mais un bon potentiel

L'atlas transfrontalier¹⁰ montre, à travers une série de cartes, le positionnement du Hainaut au regard des infrastructures et des liaisons physiques. Le territoire y apparaît comme globalement moins bien connecté que les autres, **notamment sur les plans ferroviaire et fluvial, en raison de « chaînons manquants »**.

La perspective de l'ouverture du Canal Seine-Nord rend le problème de l'envasement du canal de Pommeroeul à Condé plus aigu¹¹. Sans ce maillon, les débouchés vers les grands ports flamands mais aussi vers l'ensemble

¹⁰ « Atlas transfrontalier », Tome 9 : Histoire, co-édité par la Région Nord-Pas-de-Calais, la Direction Générale de l'Aménagement du territoire, du logement et du Patrimoine de la Région Wallonne, la Direction Régionale de l'Équipement du Nord-Pas-de-Calais et la Direction Régionale Insee Nord-Pas-de-Calais, 2009.

des ports du centre et de l'est de la Wallonie seraient compromis pour le Valenciennois. Dans la cartographie d'ensemble des voies navigables du Nord-Ouest de l'Europe, le développement d'un axe Dunkerque-Liège est, à tout le moins complémentaire à l'Axe Paris-Anvers-Bassin du Rhin qui se dessine avec le projet du Canal Seine-Nord. Cet axe ne pourra proposer le gabarit le plus important pour des raisons essentiellement géographiques mais présente des atouts, notamment logistiques, qu'un maillage complété pourrait valoriser. Il peut être utile de rappeler que le réseau des voies navigables du Nord-Pas de Calais représente 10% du réseau navigable français (680 km) et 11 millions de tonnes de marchandises transportées par an (transit inclus), dont une part significative connaît la Belgique et les Pays-Bas comme lieux d'origine ou de destination. Ces tonnages sont appelés à augmenter significativement avec la finalisation du canal Seine-Escaut (17 millions de tonnes par an à l'horizon 2020)¹². En 2008, 75% du trafic fluvial du Nord-Pas de Calais est transfrontalier.

Le Hainaut dans le système fluvial Nord Européen

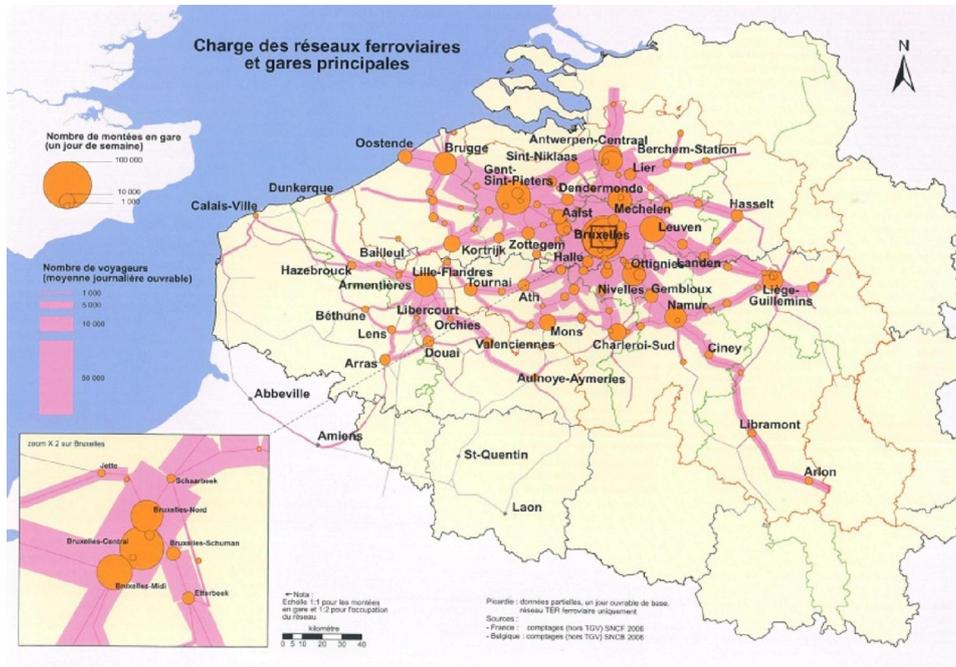


Source : VNF

¹¹ Les problèmes d'envasement de ce canal sont actuellement en cours de résolution dans le cadre d'une convention entre le Nord-Pas de Calais et le Gouvernement wallon.

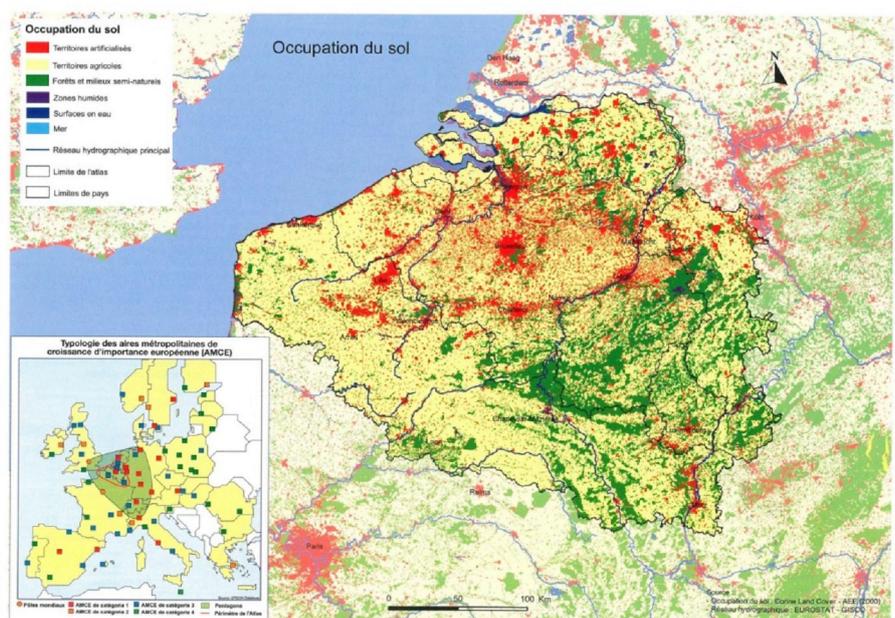
¹² SRAVE (Schéma régional d'aménagement de la voie d'eau), 2005-2009, VNF, Lille, 2004, p.16.

Le Hainaut franco-belge est particulièrement mal interconnecté aux réseaux ferrés. Que l'on vienne de Belgique ou de France, le Hainaut est une impasse, et le chaînon manquant entre Valenciennes et Mons est un problème majeur : pour les français, cela limite l'accès à l'aéroport de Charleroi, pourtant tout proche, tandis que les belges sont privés d'un accès direct au réseau grande vitesse français. Il en va de même pour la liaison Charleroi-Maubeuge, qui, tant au plan routier que ferré (voyageurs) n'est pas de bonne qualité, alors qu'en matière de fret ferroviaire, il s'agit d'un axe majeur.



Soulignons aussi, de manière plus symbolique, que les principaux axes routiers qui traversent la frontière, largement concernés par le trafic international de marchandises, renvoient une image relativement triste du territoire, que ce soit la zone autoroutière de Saint-Aybert ou les axes secondaires Mons-Maubeuge et Charleroi-Maubeuge. Quand à Cambrai, son ancrage dans le territoire se heurte à la présence d'une station de péage, qui symbolise également, aux yeux des cambrésiens, une forme de rupture avec le territoire transfrontalier.

Un territoire lisière



Source : Corine Land Cover

La carte de l'occupation des sols explique cette rupture brutale dans la densité en infrastructures : le nord du Hainaut est un territoire assez fortement urbanisé, ponctué de métropoles d'envergures européennes (Bruxelles, Lille, Anvers, Rotterdam,...) tandis que le sud du Hainaut est occupé par la forêt des Ardennes, qui constitue un « rempart/poumon » entre la Grande Région¹³ et l'espace métropolitain franco-belge.

Ainsi le Hainaut, espace « frontière », se caractérise par une forte hybridité. Les espaces urbanisés s'entremêlent avec les espaces naturels, tout le long du bassin minier, comme le suggère la carte¹⁴ de l'occupation des sols ci-contre

Périphérique et en lisière, le Hainaut franco-belge est néanmoins sur le chemin d'une mutation socio-économique : développement résidentiel aux franges de la région de Bruxelles et de la métropole lilloise, transformations de l'industrie à Charleroi, Mons, Maubeuge et Valenciennes, émergence d'activités liées au numérique.

C'est là l'enjeu principal de la coopération au sein de ce territoire : accompagner et accélérer la mutation économique et sociale, effacer les handicaps de la périphérie, et jouer sur l'effet frontière.

¹³ La Grande Région Sarre - Lorraine – Grand-Duché de Luxembourg - Rhénanie - Palatinat - Wallonie- Communauté française et germanophone de Belgique.

¹⁴ Source : « Atlas transfrontalier », Tome 5 : Planification territoriale, co-édité par la Région Nord-Pas-de-Calais, la Direction Générale de l'Aménagement du territoire, du logement et du Patrimoine de la Région Wallonne, la Direction Régionale de l'Équipement du Nord-Pas-de-Calais et la Direction Régionale Insee Nord-Pas-de-Calais, 2006

Deuxième partie : Enjeux de coopération dans le Hainaut

Etat des lieux des coopérations transfrontalières dans le Hainaut

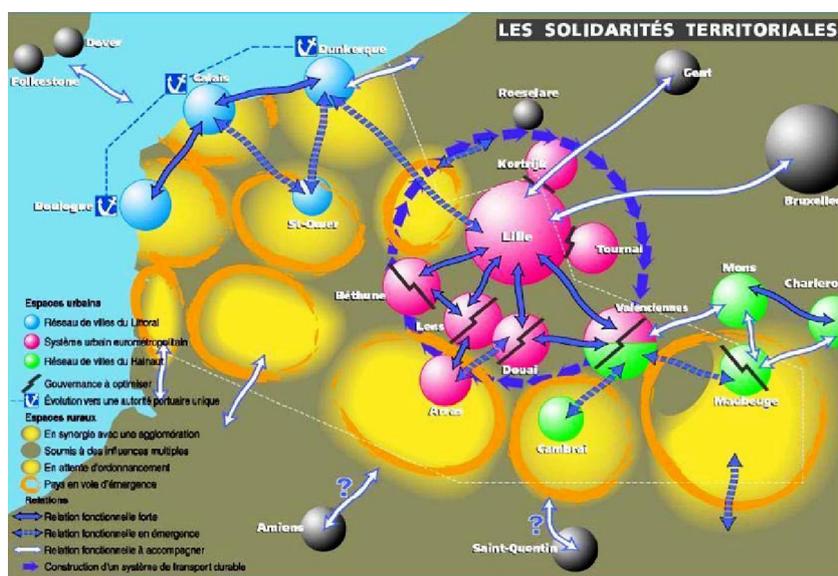
Cet état des lieux des coopérations transfrontalières dans le Hainaut a été réalisé grâce à l'étude des documents stratégiques des divers acteurs du territoire aux différentes échelles, et à une série d'entretiens en France et en Belgique auprès de ces mêmes acteurs.

L'ÉTAT : UNE VOLONTE REGIONALE AFFIRMEE, DES POLITIQUES NATIONALES PARADOXALES

- L'Etat en région Nord-Pas-de-Calais : les relations transfrontalières comme vecteur de redynamisation

La Préfecture du Nord-Pas-de-Calais a souhaité lancer l'étude exploratoire pour la constitution d'un réseau des villes du Hainaut franco-belge. Ce travail s'inscrit dans la lignée de la stratégie de l'Etat pour la région (2009-2011), qui distingue trois espaces aux héritages et trajectoires différentes : l'aire métropolitaine de Lille, le littoral articulante les trois agglomérations portuaires de Dunkerque, Calais et Boulogne, et le réseau de villes du Hainaut-Cambrésis.

Alors que les deux premiers espaces sont d'ores et déjà très avancés dans la coopération transfrontalière, via la création d'instances de coopérations structurées, l'espace du Hainaut apparaît comme le chaînon manquant, sur lequel il convient de travailler. L'Etat en Région apparaît donc comme un catalyseur des relations transfrontalières au sein du Hainaut.



Source : Préfecture de région Nord-Pas de Calais

Les politiques nationales : entre effacement et renforcement de la frontière ?

- *Les politiques d'harmonisation, quels effets sur les flux ?*

Ces dernières années, des politiques de coopérations menées au niveau national, et visant à harmoniser « les conditions des échanges » de part et d'autres de la frontière se développent. Elles visent à gommer l'effet

frontière afin de fluidifier les circulations de toutes natures. Cependant, il n'est pas certain que ces politiques produiront les effets désirés. On peut identifier deux types de politiques d'harmonisation :

- **Les harmonisations visant à « égaliser les conditions d'échanges » entre les deux pays.** En particulier, le protocole d'harmonisation fiscale déjà évoqué, dont beaucoup attendent une augmentation et un rééquilibrage des flux domicile-travail entre la France et la Belgique, pourrait avoir des effets inverses sur le territoire du Hainaut : une fois l'intérêt pécuniaire perdu, il n'est pas certain que les actifs continueront de faire le choix de devenir des travailleurs transfrontaliers, sauf si parmi les villes du Hainaut franco-belge émerge une locomotive économique.
- **Les harmonisations visant à rendre possible les échanges, et notamment l'accès à des services de premier rang.** Les politiques d'harmonisation des soins de santé devraient par exemple favoriser les circulations transfrontalières, ou du moins, contribuer à l'équilibre des relations franco-belges.
- *Les réformes nationales des politiques structurantes : des effets induits négatifs sur les coopérations transfrontalières ?*

D'autre part, les **réformes nationales** et régionales ou communautaires menées en France et en Belgique peuvent également avoir **des effets sur le développement des coopérations transfrontalières de niveau local.**

C'est par exemple le cas de la **coopération universitaire**¹⁵. Les liens entre universités de part et d'autre de la frontière se seraient affaiblis. Les partenariats clairement établis entre des formations complémentaires, notamment dans le domaine de la gestion de production, entre les Fucam de Mons et l'Université de Valenciennes sont moins intenses que par le passé ; mais ce phénomène n'est pas propre au transfrontalier : les partenariats universitaires au sein du Hainaut, et de Mons en particulier, étaient également plus approfondis dans le passé (il existait une ASBL entre les différentes universités de Mons). Ce « reclouonnement » observé aujourd'hui s'explique par les réorganisations universitaires en cours, de part et d'autre de la frontière, politique des PRES du côté français, des logiques d'académies du côté wallon (fusion de l'U-Mons et de l'Institut Polytechnique du côté de Mons et rapprochement de l'académie universitaire Wallonie-Bruxelles d'une part, pendant que la FUCAM se tourne vers l'Université de Louvain La Neuve).

Du côté français, c'est également le cas de la **politique de transports ferrés de voyageurs**. La décentralisation de la gestion des TER aux Régions, ainsi que le recentrage national sur la gestion des TGV induisent une polarisation sur deux types de services :

- Les grandes lignes (à grande vitesse) relient les métropoles, sans passer par des gares intermédiaires.
- Les lignes régionales sont réservées aux dessertes locales dans une logique de rabattement : les grandes villes tiennent, en France notamment, une fonction d'étoile ferroviaire.

Cette politique n'est pas sans incidence sur l'organisation des liaisons ferrées en Belgique qui, hors les lignes à grande vitesse, ne franchissent la frontière qu'exceptionnellement, vers Lille ou Luxembourg, par exemple. Il en va de même en France : le TER étant désormais régionalisé, c'est l'étoile ferroviaire de Lille qui devient le centre du réseau ferré régional et assure les liens entre l'extérieur de la région et l'intérieur. Or, l'espace du Hainaut — Mons et Chalevoi, Valenciennes et Maubeuge — bénéficiait autrefois des réseaux de grands express internationaux, qui assuraient ainsi à la fois une desserte locale et une desserte internationale. Ces relations n'existent plus et les villes du Hainaut sont devenues les terminus des lignes régionales et nationales à petite

¹⁵ Entretien avec le recteur des FUCAM de Mons

vitesse, pendant que les lignes à grande vitesse, reliant entre elles les capitales, évitent désormais la plupart du temps les villes intermédiaires (hormis Valenciennes, relativement bien reliée à Paris par TGV en 1h40 environ)

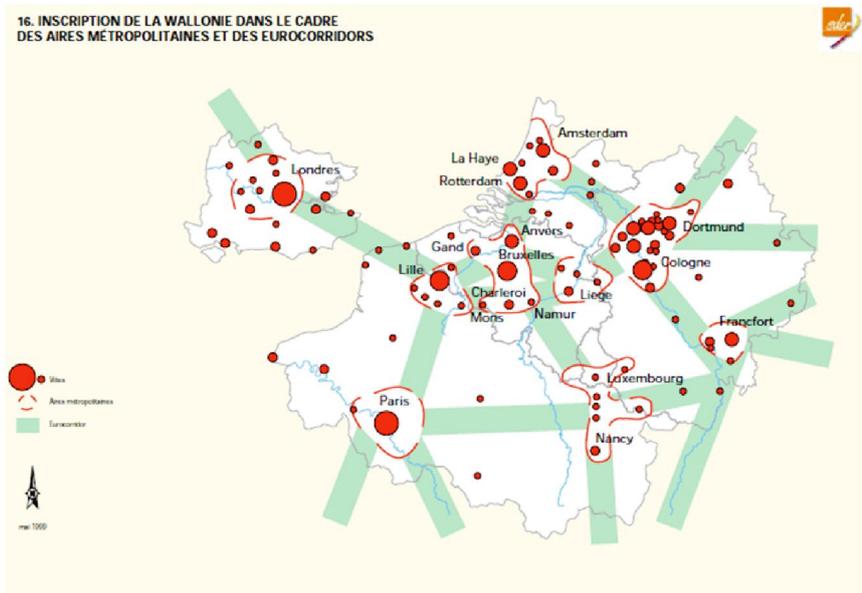
Le Conseil de développement de Valenciennes-Métropole insiste sur l'inexistence de relations ferroviaires rapides en direction de Bruxelles depuis Valenciennes et Maubeuge, villes situées à moins de 100 kilomètres de la capitale européenne en soulignant l'absurdité de la situation alors que l'Agence ferroviaire européenne a son siège à Valenciennes et que cette ville est l'hôte siège de deux des plus importantes firmes ferroviaires mondiales (Bombardier et Alstom – par ailleurs également implantée à Charleroi) et de ce fait le siège du pôle mondial I-Trans.

- ⇒ **L'effet des politiques nationales sur la coopération transfrontalière dans le Hainaut est donc paradoxal : dans leur ensemble, les politiques d'harmonisation cherchent à gommer la frontière pour augmenter les échanges, ce qui fonctionne de manière relativement efficace; les réformes nationales des politiques structurantes induisent quant à elle une forme de repli des territoires sur leurs voisins nationaux, au détriment des coopérations transfrontalières.**

LES REGIONS : LE THEME DU TRANSFRONTALIER RESTE MARGINAL

Du côté français comme du côté wallon, la réalité transfrontalière est présente dans les discours et dans les documents programmatiques. Elle reste cependant à concrétiser d'un point de vue opérationnel (hormis certains domaines relativement institutionnalisés comme la santé).

Ainsi, le SDER (Schéma de Développement de l'Espace Régional) wallon adopté en mai 1999 vise à inscrire le développement régional dans la logique des eurocorridors et des aires métropolitaines. Il constitue une illustration pertinente de la volonté stratégique affichée par la Wallonie de penser son développement en fonction de ses voisins.

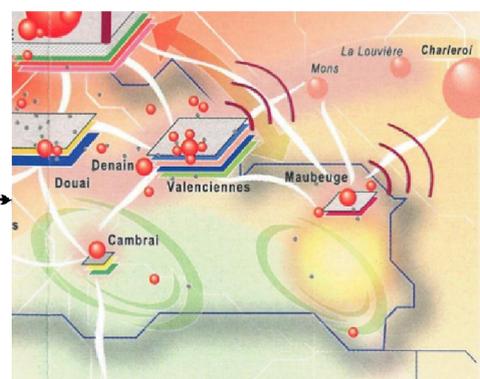


La logique du SRADT du Nord-Pas de Calais est similaire. La Région NPDC y est pensée dans une logique de moyen terme en fonction de son positionnement nord-ouest-européen.



Source : SRADT

Source : SDER



On est cependant en peine d'identifier dans les documents-clés comme le Contrat d'Avenir pour la Wallonie, le Plan Marshall, les contrats de plan Etat-Région français ou encore les programmes opérationnels (français et wallons) relatifs au FSE et au FEDER des lignes d'action prioritaires centrées sur le transfrontalier et, a fortiori, sur la réalité du Hainaut franco-belge. Ceci, bien sûr, à l'exception notable des projets Interreg dont il est question ci-dessous mais qui sont sélectionnés selon une logique qui ne s'inscrit pas dans les dynamiques de territoires : la confection d'un programme opérationnel Interreg est en effet le fruit de compromis entre plusieurs échelons de gouvernance au sein desquels les territoires supracommunaux sont peu ou pas représentés et où d'autres critères que ceux qui cadrent avec les projets de territoire priment quand il s'agit de financer des chantiers.

Ce décalage entre intentions transfrontalières et ancrage régional des politiques s'explique par les priorités socio-économiques respectives de la Wallonie d'une part, de l'Etat français et de la Région Nord-Pas-de-Calais, qui ont notamment mis l'accent sur le développement de pôles de développement régionaux (en Wallonie) et également transrégionaux (en France) avec une volonté exprimée de dépasser les logiques infrarégionales et de faire travailler les acteurs en réseau. Cette logique, trouve par exemple sa traduction dans la mise en œuvre du « Plan Marshall » wallon autour de six pôles de compétitivité qui peuvent envisager de s'affranchir des frontières avec la France comme l'indique la présence du président du pôle I-Trans dans le jury de sélection des pôles wallons ou encore l'appel à projet conjoint en matière agro-alimentaire lancé par Wagralim (Wallonie) et Agro-Ressources (Champagne-Ardenne & Picardie). C'est donc une question de temps, de maturité des projets et d'identification et de valorisation des complémentarités entre pôles wallons et français.

Par ailleurs, la réforme des collectivités territoriales en France, le processus de réforme des provinces en Wallonie tendent à la fois à favoriser des dynamiques territoriales nouvelles et de repenser la supracommunalité – autour des agglomérations françaises d'une part, autour des zones d'intervention des intercommunales wallonnes de l'autre – mais aussi à produire de l'incertitude quant aux relations futures avec l'autorité centrale.

LES ACTEURS SOCIO-ECONOMIQUES ET CULTURELS : LES PIONNIERS

- Les projets INTERREG : tisser des liens par le biais de micro-coopérations

Les projets INTERREG (que ce soit de génération III ou IV) ne font pas état d'une coopération privilégiée entre le Hainaut belge et le Hainaut français. Le Hainaut belge coopère via ces projets européens de la même manière avec la Champagne Ardennes, la Picardie, le Hainaut français ou la métropole lilloise :

- FIIER-T entre les acteurs économiques **de Mons, Charleroi et St-Quentin** autour des nouveaux procédés d'usinage,
- CATARR entre les universités de **Mons et de Lille** autour de la recherche sur les catalyseurs,
- Plateforme Drogues entre les villes de Mons et de Lille,
- Distance Zéro entre **l'Office Wallon de l'Emploi et de la Formation Professionnelle et les maisons de l'emploi des villes de Champagne Ardennes**, qui vise à déployer une offre transfrontalière de services et de formation dans huit champs professionnels,
- METALIKA entre **Centre de Perfectionnement pour Employés des provinces de Hainaut et de Namur et l'école d'ingénieurs ICAM de Lille**, pour l'organisation d'une formation nouvelle et transfrontalière de tuyauteur-soudeur et de chaudronnier-soudeur,
- etc..

Par ailleurs, les projets INTERREG ne relèvent pas d'une stratégie pour la coopération transfrontalière sur le territoire. Les projets sont hétéroclites, touchent tous les domaines, et posent des niveaux d'ambition différents. La plupart sont des « micro-projets » (coopération entre 2 maisons pour associations sur la thématique de la succession dans l'associatif, coopération entre télévisions locales sur la valorisation des métiers de l'audiovisuel impliquant des jeunes, formation de DDE F et B au métier de soudeur,...)

Au demeurant, ces projets peuvent, par petits pas, favoriser l'émergence d'une société locale franco-belge, et le renforcement des liens de part et d'autre de la frontière. En voici deux exemples.

Transcard

L'une des avancées les plus notables a été faite avec le projet Transcard. Ce système permet aux habitants de conserver leurs droits de sécurité sociale lorsqu'ils passent la frontière. L'objectif est de simplifier les procédures administratives d'accès aux soins de santé générées par les flux transfrontaliers de patients en utilisant la technologie des réseaux télématiques et des cartes (carte SIS en Belgique et Vitale en France). Les habitants du territoire concerné ont donc désormais la possibilité d'accéder sans autorisation préalable aux soins des sept hôpitaux concernés (centres hospitaliers d'Avesnes, de Fourmies, centre hospitalier Brisset d'Hirson, hôpital départemental de Felleries-Liessies, hôpital du Nouvion-en-Thiérache, hôpital de Vervins, polyclinique de la Thiérache à Wignehies côté français ; centre de santé de Fagnes à Chimay, côté belge).



Le collier des perles

Depuis 2003, le Comité Régional de Tourisme Nord-Pas de Calais, VNF, la Fédération du Tourisme de la Province de Hainaut et le Ministère de l'Équipement et des Transports Wallon se sont associés dans un projet de coopération transfrontalière pour impulser une stratégie pour la filière du tourisme fluvial transfrontalier en boucles et réseau.

Sur le projet 2007-2010, les partenaires se positionnent pour que la région transfrontalière et l'offre touristique des boucles et des itinéraires fluviaux deviennent à court terme une destination touristique à part entière avec, pour objectif, de passer « d'un état de frontière à celui de trait d'union. » En particulier, une réflexion sur la problématique de commercialisation en transfrontalier est engagée. Il s'agirait d'encourager la consommation des touristes en incitant les plaisanciers à se déplacer « en réseau » de port en port. Les réflexions et projets sont en cours, mais un site internet commun a d'ores et déjà été créé : www.larueeversleau.fr ou www.larueeversleau.be

- **Le Manège Mons-Maubeuge : s'appuyer sur l'effet frontière pour faire émerger un objet hybride**

Le Manège Mons-Maubeuge constitue une grande réussite de coopération transfrontalière. Aujourd'hui, c'est un objet envié et étudié, qui rayonne bien au-delà de son environnement immédiat.

La réussite du Manège est liée à son caractère hybride, qui combine les « trans » :

- **Le Manège est une structure transfrontalière** : il associe le Manège de Maubeuge, scène nationale française, et le Manège de Mons. Si les équipes demeurent séparées, la programmation et la billetterie sont communes, et la fréquentation des deux sites est favorisée par des bus, transportant les spectateurs belges en France et inversement.
- **Le Manège est aussi une structure transversale**, en jouant sur la complémentarité des deux scènes. Le Manège de Maubeuge est plutôt spécialisé dans la danse contemporaine, tandis que le Manège de Mons crée et diffuse davantage de musique et de théâtre contemporain.

**LE MANÈGE
MAUBEUGE
MONS 08.09**



Cette coopération pionnière est aujourd'hui en train de s'étendre. Depuis 2008, le **Manège de Mons, la scène nationale du Phénix et Art Zoyd Studio à Valenciennes** travaillent via partenariat INTERREG à un projet intitulé « **Opéra Populaire des HainautS** ». Ce projet a pour objectif de construire un espace eurorégional dédié aux arts vivants et à la mémoire collective en consolidant des axes de développement artistique, identitaire et citoyen entre Mons et Valenciennes et en sensibilisant les publics et professionnels du secteur culturel transfrontalier. Les actions proposées sont la **mobilité des publics transfrontaliers** (logistique commune de transport des publics, communication commune, harmonisation des tarifs, site web commun), la **création d'un pôle commun transfrontalier de ressources pédagogiques et de sensibilisation liées à la voix**, et la mise en place d'un **comité de pilotage artistique transfrontalier** pour la création et la diffusion : définition des objectifs artistiques et de médiation transfrontalière, élaboration de projets de création et pilotage commun en coproduction.

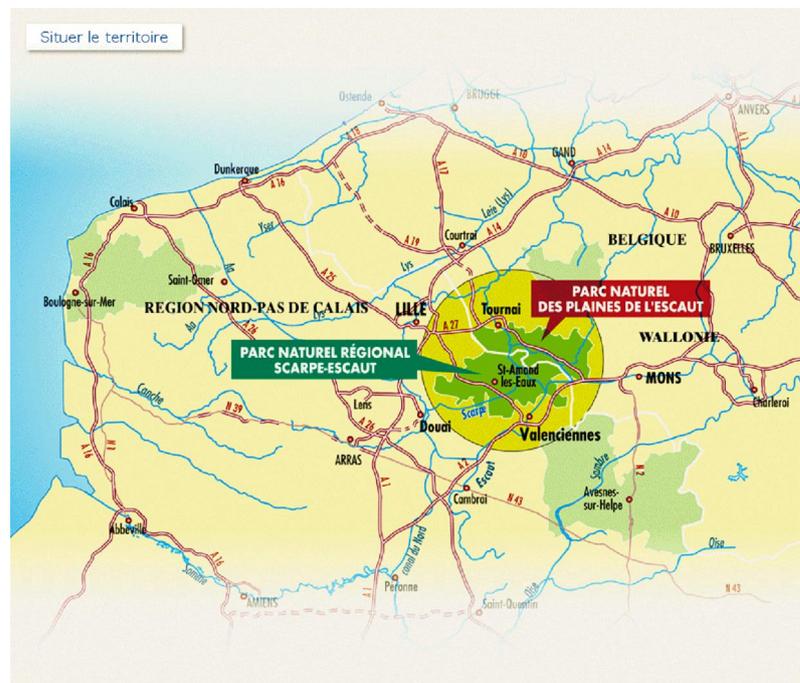
A une plus petite échelle, le **foyer culturel de Peruwelz et le pôle régional des arts de la rue « Le Boulon »** à Vieux Condé coopèrent depuis 1998 autour d'un projet intitulé « **Les effronteries** » qui vise à structurer une offre culturelle transfrontalière liée à **la création professionnelle et aux pratiques amateurs**. Des ateliers transfrontaliers ont été mis en place (art plastique, théâtre, batucada, photo), un travail de mémoire autour de la ligne ferroviaire dite « ligne 38 » a été réalisé, un festival transfrontalier (« Les turbulentes ») a été organisé, et en est aujourd'hui à sa troisième édition. « Les effronteries » font partie des projets INTERREG IV.

- **Les parcs naturels de Scarpe-Escaut et des Plaines de l'Escaut : une continuité naturelle évidente**



Ces deux parcs sont réunis au sein d'une entité commune : le Parc naturel transfrontalier du Hainaut, géré par plusieurs syndicats mixtes français et l'IDETA (Wallonie) qui a également pu se constituer à la faveur du programme Interreg depuis 1996. Le projet vise à gérer, de manière conjointe, le territoire couvert par les deux parcs naturels contigus sur une trentaine de kilomètres de frontière et à mettre en place des dispositifs communs de gestion des enjeux naturels.

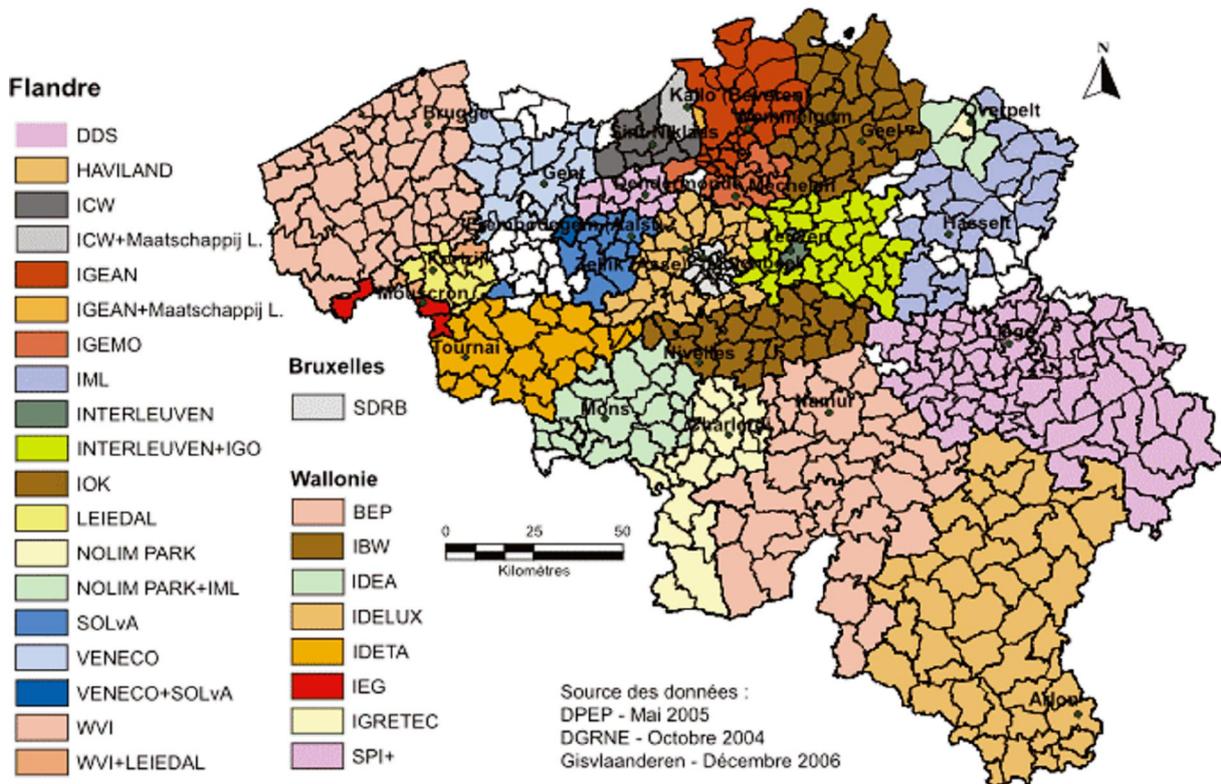
Outre la définition d'une charte de Parc Naturel, une réflexion s'y est menée de manière incrémentale afin de définir une trame verte et bleue commune à l'ensemble du parc et à y mener des actions spécifiques à certains corridors ou sites remarquables. Par ailleurs des itinéraires, signalétiques et événements communs (notamment la Fête du parc transfrontalier) permettent aux visiteurs et aux habitants d'appréhender au quotidien la réalité transfrontalière.



LES TERRITOIRES : UNE PRISE DE CONSCIENCE RECENTE

La carte de l'intercommunalité wallonne, et plus particulièrement hainuyère est en mutation depuis quelques années seulement et suit une logique *bottom-up* essentiellement appuyée par les intercommunales de développement économique IDEA, IDETA-IEG et IGRETEC dans une moindre mesure. Le territoire qui a montré la voie en ce domaine est celui de la Wallonie picarde, qui, après avoir œuvré à un Livre blanc au début de la décennie, s'est doté d'un projet de territoire et d'une nouvelle appellation : *Wallonie picarde 2025*, élaboré entre 2005 et 2007 et formellement adopté en février 2008. Cette démarche repose sur la constitution d'un Conseil de développement inspiré des pratiques françaises à l'exception notable de la présence d'élus en son sein. Une conférence des bourgmestres des 23 communes du territoire est également réunie à intervalles réguliers avec l'objectif d'évoluer, à terme, vers une communauté de communes. Dans la foulée, depuis 2008, le Bassin de la Haine, qui fédère les 25 communes de la zone d'intervention de l'IDEA s'est également inscrit dans une démarche prospective de projet de territoire qui a pris le nom de Cœur du Hainaut, piloté par un Partenariat stratégique local représentant les forces vives du territoire. Dans les arrondissements de Charleroi et Thuin, des initiatives ont existé, à l'instar de Charleroi 2020 ou de projets sur le Val de Sambre, mais qui ne peuvent être comparées aux deux démarches précitées. La zone d'intervention d'IGRETEC constitue à cet égard un territoire d'ambition potentiellement pertinent pour faire émerger un troisième pôle infraprovincial dans le Hainaut wallon. La Région wallonne soutien financièrement les démarches précitées.

Les intercommunales de développement

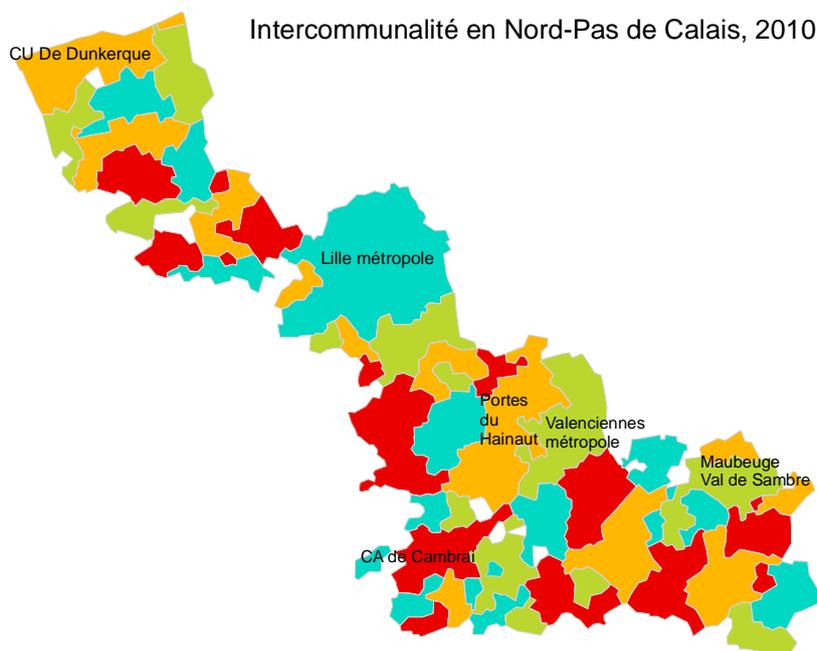
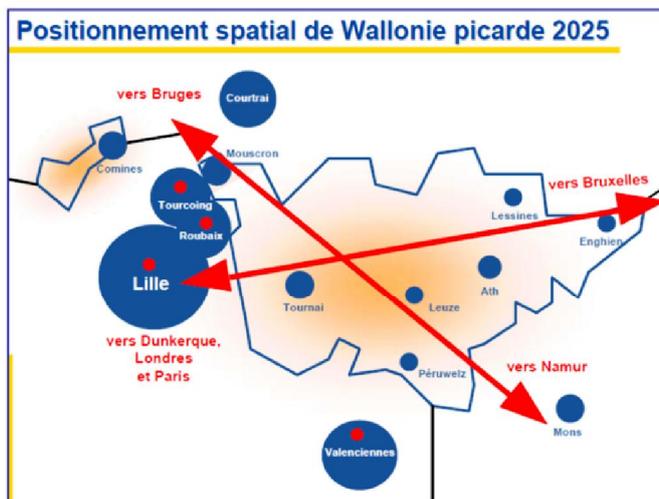


On soulignera encore que ces démarches ne sont pas pilotées par la Région wallonne ni encadrées par un dispositif réglementaire, mais initiées par les acteurs des territoires. Dans sa Déclaration de Politique régionale

(DPR) du 13 juin 2009, le Gouvernement wallon ouvre cependant la porte à la constitution de « bassins de vie » qui pourraient s'inspirer des démarches menées en Wallonie picarde et dans le cœur du Hainaut.

La prise de conscience territoriale est donc récente en Wallonie. Elle a le mérite de positionner à chaque fois le territoire dans un questionnement par rapport à ses voisins et de permettre des contacts avec les territoires voisins. Une des raisons d'être de la démarche de la Wallonie picarde était le positionnement proactif dans la dynamique eurométropolitaine. Un des acquis de la démarche du Cœur du Hainaut est la prise de conscience d'un devenir transfrontalier mieux assumé.

La carte de l'intercommunalité française est par contre plus complexe comme le montre la carte ci-dessous qui reflète la mosaïque de l'intercommunalité en France. Dans cette mosaïque, quatre territoires émergent et semblent pertinents pour correspondre au découpage qui émerge en Wallonie : les communautés d'agglomérations de Valenciennes-Métropole, de la Porte du Hainaut, de Maubeuge-Val de Sambre et de Cambrai. Les interrelations entre ces territoires sont nombreuses mais inscrites dans un registre faiblement coopératif. Les agglomérations semblent concentrées sur l'interne et leur propre développement, davantage que sur l'externe. L'existence-même de deux agglomérations pour le valenciennois traduit une réalité politique relativement fragmentée. Elle contraste avec l'initiative des trois chambres de commerce du territoire qui ont engagé un processus de fusion sous l'étiquette de CCI Nord de France, tandis qu'on rappellera l'ancrage territorial transversal de l'Université de Valenciennes et du Hainaut Cambrésis, implanté tant à Maubeuge qu'à Cambrai.



Mais si l'échelon intercommunal français s'est jusqu'à présent peu préoccupé de relations transfrontalières, diverses initiatives ont vu le jour :

- La création d'une association « Sambre transfrontalière » pour valoriser la vallée et la rivière, de Picardie en Wallonie ;
- Le lancement d'une étude sur le renforcement de la

coopération entre Maubeuge et Charleroi et Charleville-Mézières.

- l'initiative du Conseil de développement de Valenciennes Métropole qui ambitionne de constituer à terme un GECT (Groupement européen de coopération territoriale) réunissant les différents 'territoires'

du Hainaut franco-belge sous la forme d'un G7 : Wallonie Picarde, Cœur de Hainaut, « Pays de Charleroi » du côté wallon ; Communautés d'Agglomération de Valenciennes Métropole, Maubeuge-Val de Sambre, Cambrai et de la Porte du Hainaut du côté français. Un des projets que pourrait porter cette nouvelle structure est la constitution d'un SCOT transfrontalier.

- Enfin, dans le cadre de la réforme territoriale en France, les périmètres des intercommunalités devraient évoluer (notamment dans le Val de Sambre) et un pôle métropolitain regroupant le Valenciennois et la Sambre est en projet.

Bref, les esprits semblent mûrs aujourd'hui pour passer d'une coopération ponctuelle, essentiellement matérialisée par des projets Interreg (ce qui n'exclut pas, au contraire, les belles réussites de Transcard et du Manège), à un régime de coopération plus soutenu, fondés sur des intérêts à coopérer clairement identifiés.

Quels intérêts à coopérer dans le Hainaut franco-belge ?

Si l'on analyse les intérêts à coopérer des différentes composantes territoriales du Hainaut franco-belge, on perçoit, par comparaison avec d'autres espaces transfrontaliers, la véritable spécificité d'une coopération « en réseau ».

Pour situer le Hainaut dans les logiques de coopération transfrontalière, on choisit de comparer sa situation à celle de quatre autres espaces qui font l'objet de démarches de coopération :

- L'agglomération franco-genevoise entre Rhône-Alpes et la Suisse ;
- La regio Trirhena, regroupant Bâle, Mulhouse et Fribourg en Brisgau, entre l'Allemagne, la Suisse et la France ;
- La « grande région » initiée autour du pôle luxembourgeois mais qui évolue d'un concept monocentrique vers une structure davantage polycentrique comme l'illustre le projet Métroborder ;
- L'Eurométropole Lille-Kortrijk-Tournai.

L'examen de ces situations transfrontalières montre qu'elles se structurent autour de deux dimensions principales :

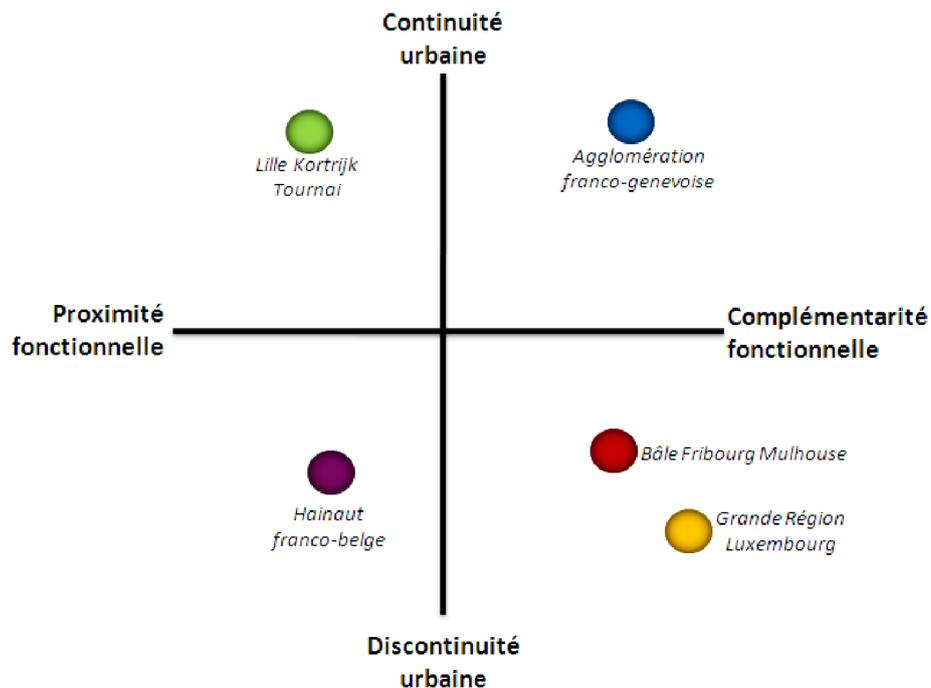
- **Une dimension spatiale et morphologique**, qui oppose les territoires où la continuité urbaine est forte (comme Lille et Genève) aux territoires discontinus (comme l'espace bâlois ou la grande région autour du Grand-Duché de Luxembourg).
- Un deuxième axe qui oppose les territoires dont les composantes nationales offrent **des fonctions complémentaires** (comme c'est le cas autour de Genève, de Bâle et du Luxembourg) à des territoires dont les composantes nationales sont **fonctionnellement proches** (comme c'est le cas par exemple pour l'Eurométropole Lille-Kortrijk-Tournai).

Selon la combinaison de ces deux dimensions, les enjeux et la nature de la coopération ne seront pas les mêmes.

COMPLEMENTARITE OU RESEMBLANCE FONCTIONNELLE

La complémentarité fonctionnelle se fonde sur l'existence d'un territoire « locomotive » (Genève, Bâle, Luxembourg) qui alimente en emploi et en revenu les territoires frontaliers voisins. C'est le cas autour de Genève, où l'on dénombre plus de 40 000 frontaliers vivant en France et travaillant dans le canton de Genève ; autour de Bâle où plus de 16 000 frontaliers français travaillent ; autour de Luxembourg, qui attire près de 60 000 Lorrains. Dans ce cas, **l'enjeu de la coopération est d'abord interne** : il consiste à la fois à organiser la complémentarité fonctionnelle (d'où des dossiers importants de transports collectifs par exemple) et à tenter de rééquilibrer les termes de l'échange, par exemple en visant à un « essaimage » des entreprises issues du pôle principal, ou bien en s'appuyant sur l'image du pôle principal de façon à inciter des entreprises extérieures à investir dans les territoires « dominés » au sein du système transfrontalier. Les enjeux de connectivité externe ne sont cependant pas absents, comme le montre l'aéroport international de Bâle Mulhouse qui constitue l'une des réussites incontestables de la coopération transfrontalière.

Certains espaces transfrontaliers réunissent des territoires qui ne sont pas véritablement complémentaires, mais qui sont **plutôt proches en termes de fonctions économiques**. C'est à l'évidence le cas de la métropole Lille-Kortrijk-Tournai. Dans ce cas, l'objectif de la coopération est **d'unir les forces pour renforcer la visibilité** et l'image extérieure de l'ensemble, de façon à capter des investisseurs. La logique dominante est celle de la « coopération » : unité vis-à-vis de l'extérieur et compétition interne. Il s'agit de devenir une métropole européenne de rang supérieur.



CONTINUITÉ OU DISCONTINUITÉ URBAINE

Ce que l'on nomme ici continuité urbaine consiste dans l'existence d'une **agglomération transfrontalière**, comme c'est le cas de Genève et de Lille-Kortrijk-Tournai. Dans ce cas, la **gestion urbaine** devient un des dossiers centraux de la coopération transfrontalière. Ainsi, le canton de Genève a-t-il pris l'initiative de proposer aux communes françaises « sous influence » et aux communes du canton de Vaud intégrée à l'orbite genevoise, d'élaborer un projet d'agglomération commun qui fixe à l'ensemble des objectifs quantitatifs (accueillir 200 000 habitants et 100 000 emplois supplémentaires en 20 ans) et des objectifs qualitatifs (construire une métropole verte et polycentrique). Lille, Tournai et Courtrai ont aussi travaillé sur des enjeux de gestion territoriale commune, même s'ils sont moins avancés.

Rien de tel en revanche dans les espaces discontinus, comme Bâle-Mulhouse-Fribourg ou la Grande Région. Si la **question des déplacements est centrale** (cf. supra), elle ne se traite pas sous l'angle du projet de territoire mais, fondamentalement, sous celui de la connectivité et de l'accessibilité des pôles. Le projet de développement, lorsqu'il existe, n'est pas un projet de territoire au sens d'un espace commun qu'il faudrait organiser, mais un projet essentiellement économique, dont l'objectif affiché est la recherche d'un meilleur « équilibre » entre les composantes nationales de l'espace transfrontalier.

LES FONDEMENTS DE LA COOPERATION DANS LE HAINAUT FRANCO-BELGE

A l'évidence, comme le montre le diagnostic, **le Hainaut franco-belge ne témoigne ni d'enjeux de continuité urbaine, ni d'enjeux de complémentarité fonctionnelle**. Même si les villes belges de Mons et surtout Charleroi sont des pôles économiques en transformation, c'est aussi le cas pour Valenciennes et, à un moindre degré, pour Maubeuge. Les profils sont certes contrastés, mais on ne peut pas parler de complémentarité véritable entre les principales villes du Hainaut ; **on constate plutôt des tendances communes**, par exemple, avec des concrétisations diverses, l'importance du numérique et de l'image dans les nouvelles activités ou les investissements dans le secteur large du transport et de la logistique.

D'autre part, au-delà d'une assez grande proximité de fonctions, il n'existe pas véritablement d'agglomération « locomotive » qui constitue le pôle de référence du Hainaut. On se situe plutôt ici dans un **ensemble polycentrique**, au sein duquel chaque ville dispose de sa propre zone d'influence pour l'emploi et la consommation, avec des interférences assez faibles (hormis entre Maubeuge et Valenciennes qui échangent un nombre relativement important d'actifs à l'instar de Mons et Charleroi). Les flux de travailleurs de part et d'autre de la frontière procèdent plus d'une recherche d'optimisation de revenus que d'une spécialisation des fonctions (productive/résidentielle).

Enfin, si l'on excepte les continuités paysagères et écologiques (qui sont très importantes, on y reviendra), il n'existe **pas de continuité territoriale forte** au sein du Hainaut franco-belge, du moins au sens de l'intégration urbaine. Il ne s'agit pas d'une agglomération continue comme c'est presque le cas entre Lille, Kortrijk, Mouscron et Tournai. Par ailleurs, on l'a vu, les échanges transfrontaliers sont de faible intensité. Bref, **il existe des flux (au total non négligeables), mais ces flux ne font ni lien, ni territoire**.

Par comparaison aux autres territoires évoqués ci-dessus, le Hainaut cumule l'absence de complémentarités fonctionnelles fortes et l'absence de continuité urbaine.

LES INTERETS A COOPERER

L'intérêt à coopérer de part et d'autre de la frontière provient de ceci que même en l'absence de complémentarité fonctionnelle et de continuité territoriale, **les villes du Hainaut ont des intérêts communs, liés à leur histoire et leur géographie.**

Historiquement, c'est un **espace en mutation** qui maintient un lien avec l'industrie tout en négociant le virage de l'évolution de la notion même d'industrie ;

Géographiquement, ce sont **des villes « aux confins »** : confins des deux pays ; confins des deux régions ; limite entre l'espace urbain dense de l'Europe du Nord-Ouest et les faibles densités ardennaises ; position périphérique par rapport à une métropole (Lille pour Valenciennes et Maubeuge), Bruxelles pour Mons, La Louvière et Charleroi.

- ⇒ **La coopération transfrontalière au sein du Hainaut ne répond donc ni à un enjeu de « répartition » interne des richesses, ni à un enjeu de gestion territoriale commune, mais bien à un enjeu de montée en puissance du redéveloppement territorial. Il s'agit donc, fondamentalement, d'une coopération tournée vers l'extérieur, destinée à rendre visible, attractif et dynamique cet ensemble qui pâtit encore aujourd'hui de la désindustrialisation, de son image et de sa situation périphérique.**

Le principal enjeu de coopération, c'est la capacité collective à produire des effets d'entraînements supérieurs à la somme des stratégies individuelles. C'est donc à l'aune de la capacité à produire un effet externe, une attractivité supplémentaire, une image commune qu'il faut apprécier les objectifs et les formes de la coopération territoriale dans le Hainaut.

QUEL REGIME COOPERATIF ?

De manière extrêmement schématique, on peut classer les formes de coopération institutionnelles en trois catégories :

- **Le jumelage**, ou les formes apparentées, fondées sur un principe de relation et de coopération bilatérales. Il s'agit là d'une forme bien connue et historiquement pionnière mais qui manque d'ambition par rapport à un objectif stratégique de montée en puissance de l'ensemble du réseau.
- **La coopération territoriale**, qui suppose l'émergence d'une institution commune (du type GECT). Dans ce cas, non seulement le fondement d'une coopération territoriale est ténu (comme il l'a été dit plus haut, le Hainaut ne « fait pas » territoire) mais encore les relations institutionnelles sont aujourd'hui balbutiantes : il paraît donc trop tôt pour « charger la barque » d'une volonté naissante de coopération par un processus lent et lourd de création institutionnelle (comme l'a montré l'exemple de l'eurométropole Lille-Kortrijk-Tournai).
- **La coopération en réseau** enfin, paraît offrir le cadre politique adapté à une stratégie qui ambitionne de se projeter au-dehors, de produire des effets d'entraînements culturels et économiques et de monter en gamme dans la visibilité et l'image.

Troisième partie

Propositions d'action pour un réseau des territoires du Hainaut

Passer de la coopération de proximité à une ambition européenne

Les territoires du Hainaut ont des intérêts proches, des trajectoires comparables, et simultanément, sont en compétition, entre eux et avec d'autres territoires pour attirer les actifs, les chercheurs et les capitaux. La démarche de la coopération en réseau a ceci d'intéressant qu'elle ne suppose pas d'abolir les concurrences et les compétitions entre les territoires qui composent le réseau : elle suppose simplement que ceux-ci et les acteurs qui les font vivre puissent s'associer sur de véritables objectifs communs, dont la réalisation permet à chacun de mieux tenir sa place dans les compétitions entre territoires, à l'échelle du Hainaut et de l'Europe du Nord-Ouest.

L'axe central de la coopération au sein d'un futur réseau de villes du Hainaut devrait donc être l'accélération des mutations économiques et sociales en cours dans chacune de ces villes, afin de leur conférer une visibilité et une attractivité supérieure à ce dont elles bénéficient isolément. Il doit être souligné qu'une coopération en réseau n'exclut pas les coopérations bilatérales (entre Valenciennes et Mons, entre Maubeuge et Charleroi) mais qu'elle ne doit en aucun cas s'y résumer. Certains dossiers, en effet, concernent plutôt l'axe Charleroi-Maubeuge (comme la liaison routière express), d'autres plutôt l'axe Valenciennes-Mons (comme la voie ferrée et l'accès au réseau TGV français), mais ils doivent être portés par l'ensemble des villes, intercommunalités et intercommunales. A cet égard, il faut souligner aussi que la coopération ne devrait pas être seulement transfrontalière, mais aussi intranationale : dans ce cadre, Mons et Charleroi d'une part, Maubeuge et Valenciennes d'autre part devraient apprendre à davantage travailler ensemble.

Enfin, ce réseau dont les principales composantes sont les villes et les intercommunales de Charleroi, Maubeuge, Mons et Valenciennes doit aussi s'appuyer sur les potentiels et l'expérience de la Wallonie picarde (parce que cette entité dispose d'une expérience solide dans le cadre de l'Eurométropole), sur le Cambrésis et sur l'arrondissement de Thuin en Belgique : la « botte du Hainaut » offre des continuités paysagères, architecturales et historiques avec le Val de Sambre qui permet d'envisager un développement touristique commun.

Ceci étant posé, trois grandes orientations peuvent structurer la coopération au sein du réseau du Hainaut franco-belge :

- Connecter les territoires entre eux et à l'Europe
- Changer d'échelle
- Tisser les nouvelles trames des territoires

Connecter les territoires entre eux et à l'Europe

ENJEUX POUR LES TERRITOIRES DU HAINAUT

L'espace du Hainaut est en position de confins, relativement mal relié aux systèmes de circulation de l'Europe du Nord, il dispose cependant d'atouts importants :

- La dorsale wallonne dont le système fluvial notamment relie le Rhin à l'Escaut (et demain à la Seine) ;
- L'aéroport international de Charleroi, dont l'activité n'a cessé de croître ;
- La liaison de Valenciennes au réseau TGV français offrant 8 liaisons par jour à Paris.
- La liaison routière et ferrée (fret) entre Charleroi et Maubeuge.

Pour les acteurs du cœur du Hainaut, comme pour la Wallonie picarde, il est important **d'être relié au futur canal Seine Nord**, ce qui permet de se situer à un point de bifurcation entre la destination Anvers et la destination Dunkerque. Cette liaison suppose la mise à niveau (curage, entretien, remise en état) de la portion de canal qui relie Pommereul en Belgique à Condé sur Escaut en France. La décision est prise (maîtrise d'ouvrage VNF) ; il reste quelques obstacles réglementaires. Au-delà, l'enjeu est de renforcer une stratégie logistique qui permette d'optimiser une position qui, à terme, sera exceptionnelle.

La connexion ferrée Valenciennes-Mons est « sur les rails ». Une étude de faisabilité est en cours pour ouvrir au fret la ligne existante et pour ce faire, réaliser les quelques kilomètres manquants. Le trafic fret est, semble-t-il assuré. L'autre enjeu est la polyvalence de la ligne, susceptible, à terme d'accueillir du trafic voyageur, notamment interurbain (connexion des TEC et du SITURV). La résolution de ce chaînon manquant aurait un double avantage : offrir aux Belges un accès au réseau TGV français alternatif au Thalys ; améliorer l'accès à l'aéroport de Charleroi pour les Français.

Depuis le début des années 60, la nécessité **d'améliorer la liaison routière entre Charleroi et Maubeuge** est constatée. Mais le projet historique de la RN54, permettant de relier par une voie express les deux bassins, n'a jamais abouti. Les dossiers paraissent cependant se débloquer : du côté français, un rapport du CGEDD préconise l'aménagement à deux fois deux voies de la RN2 entre Avesnes et Maubeuge et souligne l'importance de la déviation nord de Maubeuge (inscrit au pacte territorial de l'agglomération Maubeuge-Val de Sambre ; du côté wallon, le principe de l'achèvement de la RN54, d'Erquelines à Anderlues est inscrit dans les projets de la Région wallonne.

MODE D'ACTION

Dans les différents cas, c'est une démarche de lobbying commun qui doit être entreprise par les acteurs du Hainaut et leurs relais régionaux auprès des autorités et des opérateurs nationaux (Région Nord-Pas-de-Calais, SNCF, RFF et SNCB pour le fer).

Mais ce lobbying aura d'autant plus de poids qu'il sera :

- Porté par l'ensemble du réseau, même si tous les investissements ne concernent pas tous les territoires de la même façon.
- Argumenté à partir d'études comparant la viabilité des différents modèles économiques d'exploitation des voies de communication.

ACTEURS PRINCIPAUX

Sur ce type de dossier, ce sont les institutions territoriales (communautés d'agglomération en France, les communes et les intercommunales en Belgique) et les gestionnaires d'infrastructure (ports autonomes, service public de Wallonie) qui sont en première ligne. Ils peuvent s'appuyer sur les Chambres de commerce, à la fois comme instance représentative de l'activité économique et agences susceptibles de fournir des études et des données. Elles peuvent aussi s'appuyer sur les conseils de développement, dont celui de CAVM, très en pointe sur la coopération transfrontalière.

Fiches actions

- Maubeuge - Charleroi
- Mons - Valenciennes
- Seine Nord - Escaut

Changer d'échelle : construire des coopérations innovantes

ENJEUX POUR LES TERRITOIRES DU HAINAUT

La construction d'une attractivité du Hainaut franco-belge vis-à-vis du dehors passe non pas par une abolition mais au contraire par une valorisation de la frontière, jouant sur les différences sociales, culturelles et économiques entre les deux composantes nationales du territoire.

Le modèle à suivre, c'est celui du Manège qui devient attractif au-delà de ce qu'on peut attendre d'un équipement culturel de ville moyenne, dans la mesure où il se présente d'emblée comme un objet transfrontalier et binational. C'est en jouant sur les différences et les complémentarités (théâtre, musique et création numérique à Mons, danse à Maubeuge) que le Manège a acquis une notoriété qui dépasse les frontières locales, ce qui lui permet d'être la cheville ouvrière de Mons 2015, capitale européenne de la culture.

A l'image du Manège, la coopération en réseau accompagne les coopérations d'acteurs sociaux, économiques et culturels de part et d'autre de la frontière pour construire une offre nouvelle, à la fois destinée aux habitants du territoire et ouverte sur l'extérieur. Elargir la dynamique de fonctionnement des « Manèges » à Valenciennes (le Phénix), à Charleroi (Charleroi/Danses), à La Louvière (le projet Dragone, notamment) et à l'offre culturelle et patrimoniale de très haute qualité (à l'image du MAC's) présente sur le territoire peut contribuer à accroître la notoriété du Hainaut à l'international, renforcer son attractivité auprès des acteurs artistiques et économiques et construire une image d'une grande cohérence.

Ce modèle peut se essaimer dans d'autres domaines : santé, enseignement supérieur et recherche, industrie. Le terrain est mûr, notamment en matière d'enseignement supérieur, pour proposer des formules visibles et attractives vis-à-vis de l'extérieur, comme un **Institut polytechnique du Hainaut**.

MODE D'ACTION

Dans cette orientation, ce sont plutôt les acteurs sociaux, économiques et culturels qui sont en première ligne. Ils s'inscrivent dans des coopérations bi ou multilatérales et proposent selon des modalités juridiques et financières à déterminer des coopérations pouvant déboucher sur une plus grande efficacité et une plus grande cohésion globale entre les territoires du Hainaut.

ACTEURS PRINCIPAUX

- **Les acteurs de l'enseignement supérieur et de la recherche** : les universités de Mons et celle de Valenciennes sont des établissements de taille moyenne, recrutant surtout dans l'environnement immédiat. Mais elles proposent des formations et des spécialisations de qualité qui leur confèrent une qualité supérieure à ce que proposent habituellement les universités de « ville moyenne » en France. La constitution d'une offre commune, conjuguant les spécialités de chacune serait de nature à leur permettre de franchir un cap en visibilité, de façon à attirer des enseignants et des chercheurs au-delà de l'environnement immédiat. (NB : cette thématique concerne avant tout Mons et Valenciennes). Rien n'empêche aujourd'hui les établissements d'enseignement supérieur de créer une école doctorale commune.
- **Les acteurs industriels** (entreprises, pôles de compétitivité, chambre de commerce) qui peuvent se mettre en réseau pour élaborer des outils permettant de tester des techniques nouvelles (usine agile) et, plus largement, de mieux mobiliser les compétences et les savoir faire de part et d'autre de la frontière. Dans ce domaine, les rapprochements entre le pôle wallon Mecatech et I-Trans figure comme une voie à creuser. Un dialogue approfondi entre *Logistics in Wallonia* et un interlocuteur de référence dans les domaines du transport et de la logistique dans le Hainaut français pourrait également faire émerger une stratégie de coopération intelligente de part et d'autre de la frontière.
- **Les acteurs du domaine culturel**, bien amorcé par l'activité du Manège, trouveraient avantage à une coopération élargie à d'autres acteurs (Phénix à Valenciennes, MAC's du Grand Hornu, la gare numérique de Jeumont, l'Eden à Charleroi), de façon à changer d'échelle dans les programmations et les événements, pour maintenir le niveau d'attractivité que Mons 2015 se propose d'atteindre.

Fiches actions

- Le Hainaut créatif
- L'institut polytechnique du Hainaut
- Le Hainaut technologique

Tisser les nouvelles trames des territoires en matière de santé, de tourisme et d'environnement

ENJEU POUR LES TERRITOIRES DU HAINAUT

Si le Hainaut, aujourd'hui, ne « fait pas territoire », au sens où ses habitants ne vivent pas, ne travaillent pas, ni ne consomment véritablement à cette échelle, certaines initiatives ont permis d'amorcer des liens de proximité, qui matérialisent des continuités, souvent naturelles, comme dans le cas de la Sambre et du Parc naturel transfrontalier du Hainaut.

Cependant, en France comme en Belgique, les territoires du Hainaut restent cloisonnés. La frontière continue de jouer un rôle, ne serait-ce que parce que la plupart des réseaux s'y terminent ; mais aussi, entre les territoires eux-mêmes, au sein d'un même pays, les échanges demeurent relativement faible, même si les habitants circulent entre leur domicile, leur travail, les lieux d'études, de consommation et de loisirs.

Il s'agit donc, pour les territoires du Hainaut, de commencer à tisser de nouveaux maillages de nature à améliorer les relations internes et externes, de donner du Hainaut une image de terre ouverte, on l'on a envie de s'installer pour vivre, étudier et travailler. Trois domaines sont plus particulièrement concernés :

- **La politique environnementale** : le parc naturel Scarpe Escaut est un trait d'union entre les deux territoires. A l'occasion de Mons 2015, il pourrait faire l'objet d'un concours d'idées européen sur le thème de la « nature sans frontière » : comment aménager les corridors biologiques pour améliorer la circulation des humains et des non-humains ? (Cette thématique concerne avant tout IDETA du côté belge, et CAPH et CAVM du côté français).
- **Les acteurs de la politique sanitaire** : les coopérations qui se nouent entre France et Wallonie s'inscrivent dans des logiques de continuité territoriale et permettent, par exemple, des soutiens mutuels des services de secours d'urgence en cas d'incidents importants ou encore le projet Transcard déjà évoqué. Dans le registre proposé ici, c'est cependant davantage en valorisant les spécialisations et équipements existants de part et d'autre de la frontière que des coopérations peuvent être (et sont déjà) envisagées, permettant de créer des économies d'échelle et d'éviter d'investir, par exemple, dans un Petscan coûteux à la fois en Wallonie et en France. Dans le schéma sanitaire actuel tel qu'il fonctionne en France, ces connexions se développent et permettent par exemple de rapprocher le C.H.U. de Mons du Schéma régional d'organisation sanitaire française (SROS), l'enjeu y étant le maintien d'une offre de soins la plus complète possible. Le « choc des cultures » dans les modes de gestion hospitalière sont également générateurs d'effets d'apprentissage bénéfiques aux acteurs. A terme, ces logiques de complémentarités entre projets médicaux peuvent aboutir à des projets territoriaux sur le plan sanitaire mais valoriser les différences est une première étape.
- **Le tourisme** n'est pas en reste et certains axes de navigation de plaisance, notamment la Sambre figure comme un lien évident à équiper pour renforcer le rapprochement initié entre Charleroi et Maubeuge. Le cours d'eau possède à la fois un potentiel touristique de qualité en soi et peut contribuer à valoriser de manière conjointe un patrimoine naturel et culturel commun et remarquable ponctué par les villes de Thuin, Beaumont, Solre-le-Château, Maroilles... On a également pu constater, malgré l'effet « miroir » des complexes de l'Eau d'Heure et du Val Joly dont les atouts sont comparables, des dynamiques de rapprochement jouant sur la connectivité entre les sites, via le développement de chemins de randonnée pédestre, équestre ou cycliste. Ces initiatives sont à poursuivre et amplifier pour renforcer le sentiment d'exister ou de se déplacer dans un territoire transfrontalier mais connecté. Enfin, les continuités artisanales et gastronomiques propres aux espaces ruraux du Hainaut transfrontalier sont une autre composante de ce « panier commun de produits touristiques » à valoriser ensemble pour renforcer l'image du Hainaut en dedans – le renforcement d'une maille – et vers le dehors. Le développement du maillage de proximité ne doit pas se limiter aux seules continuités naturelles. Les réseaux de transports collectifs sont proches et s'arrêtent brutalement à la frontière. Les exemples sont nombreux comme sur l'axe Saint-Amand-Enghien ou dans le cas de Jeumont-Erquelines dont les gares respectives sont distantes de quelques centaines de mètres. Plus généralement, les territoires du Hainaut, les villes et les villages, souffrent encore de l'histoire de la désindustrialisation, et se trouvent dans des situations critiques du point de vue de la qualité des services notamment.

Retrouver une fluidité entre les territoires du Hainaut et une qualité des services collectifs pour leurs habitants ne constitue pas seulement un progrès interne, c'est aussi des composantes de l'attractivité et de l'image qui pourront alimenter des stratégies de promotion extérieure.

MODE D'ACTION

Dans ce champ, il s'agit de conduire des expérimentations pour tester des idées nouvelles de maillage, de façon à en vérifier la faisabilité et la pertinence. Ces expérimentations peuvent se faire sous la forme d'appels à projet ou sous la forme d'actions conduites directement sous la responsabilité des collectivités locales ; elles devront dans tous les cas faire l'objet d'une évaluation et d'un bilan, de façon à en tirer les enseignements et les logiques de généralisation éventuelle.

ACTEURS PRINCIPAUX

Ce sont les communes, les communautés et les intercommunales, appuyées par les autres collectivités qui, dans cette orientation, doivent jouer le rôle principal, dès lors qu'elles disposent d'une responsabilité territoriale, de la compétence sur les transports collectifs, et d'un éventail élargi de services urbains. Dans le registre touristique, les maisons du tourisme, syndicats d'initiative et conseils généraux sont en première ligne pour également conduire les expérimentations et les partager entre elles.

Fiches Actions

- La continuité des soins
- Les continuités naturelles
- La mise en tourisme du Hainaut

Hypothèses pour un fonctionnement en réseau

Pour que le réseau fonctionne et qu'il permette des coopérations bi ou multilatérales pertinentes, il faut un accord politique cadre entre les villes, les intercommunales en Belgique et les communautés d'agglomération en France. Cet accord peut être porté par une **conférence des exécutifs (Maires, Bourgmestres et Présidents)**, réunie une fois par an, où sont débattus les bilans et les orientations du réseau dans son ensemble.

La conférence doit pouvoir s'appuyer sur le **réseau des conseils de développement**, dont la réunion annuelle peut être l'occasion d'un **forum du Hainaut**, largement ouvert au public, permettant de diffuser une culture commune.

Si les trois orientations sont retenues, elles doivent être pilotées différemment :

- L'orientation 1 (**Connecter les territoires entre eux et à l'Europe**) suppose la création d'un groupe de suivi, avec des élus volontaires, les chambres de commerce, de façon à bien construire la *stratégie* de lobbying : construction des argumentaires, rencontres, événements, etc.
- L'orientation 2 (**Construire des coopérations innovantes**), est fondée sur le rapprochement volontaire des acteurs de la culture, de l'enseignement et de la recherche et de l'économie. Elle est donc pilotée par autant de groupes d'acteurs qu'il existe d'actions possibles. La conférence offre simplement un cadre, une labellisation et l'accès éventuels à des financements complémentaires.
- L'orientation 3 (**Tisser les nouvelles mailles des territoires**) ressort davantage des relations à développer par les acteurs locaux et œuvrant dans des sphères d'activités comparables. Elle peuvent utilement s'appuyer sur les programmes Interreg tels qu'ils sont conçus actuellement, dans une logique de renforcement des actions de proximité au service des résidents et travailleurs transfrontaliers. Pour l'aspect sanitaire, cela relève des autorités compétentes.

Annexe 1 :

Spécialisations économiques des arrondissements français et belges par rapport au Hainaut dans son ensemble

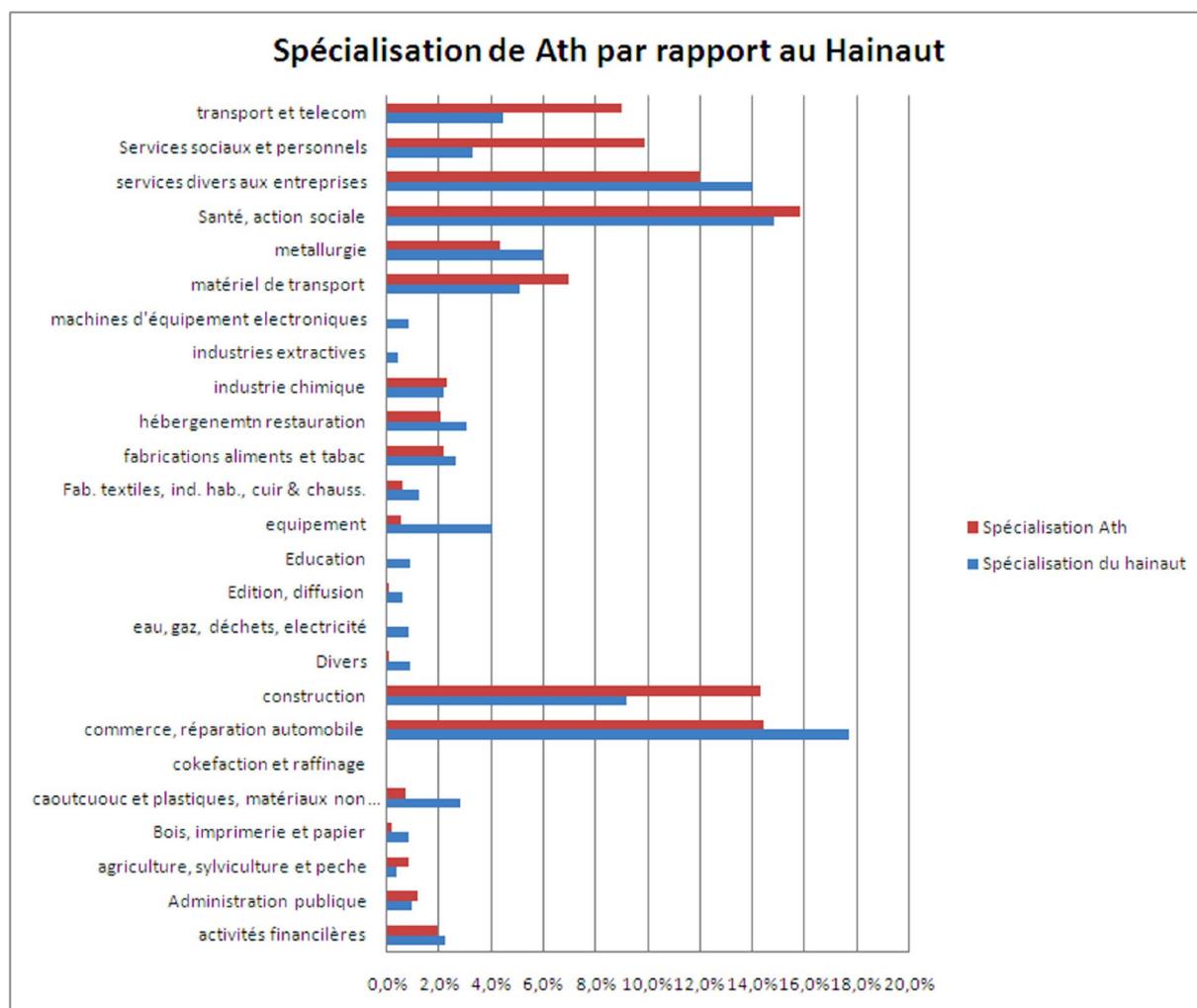
Sources :

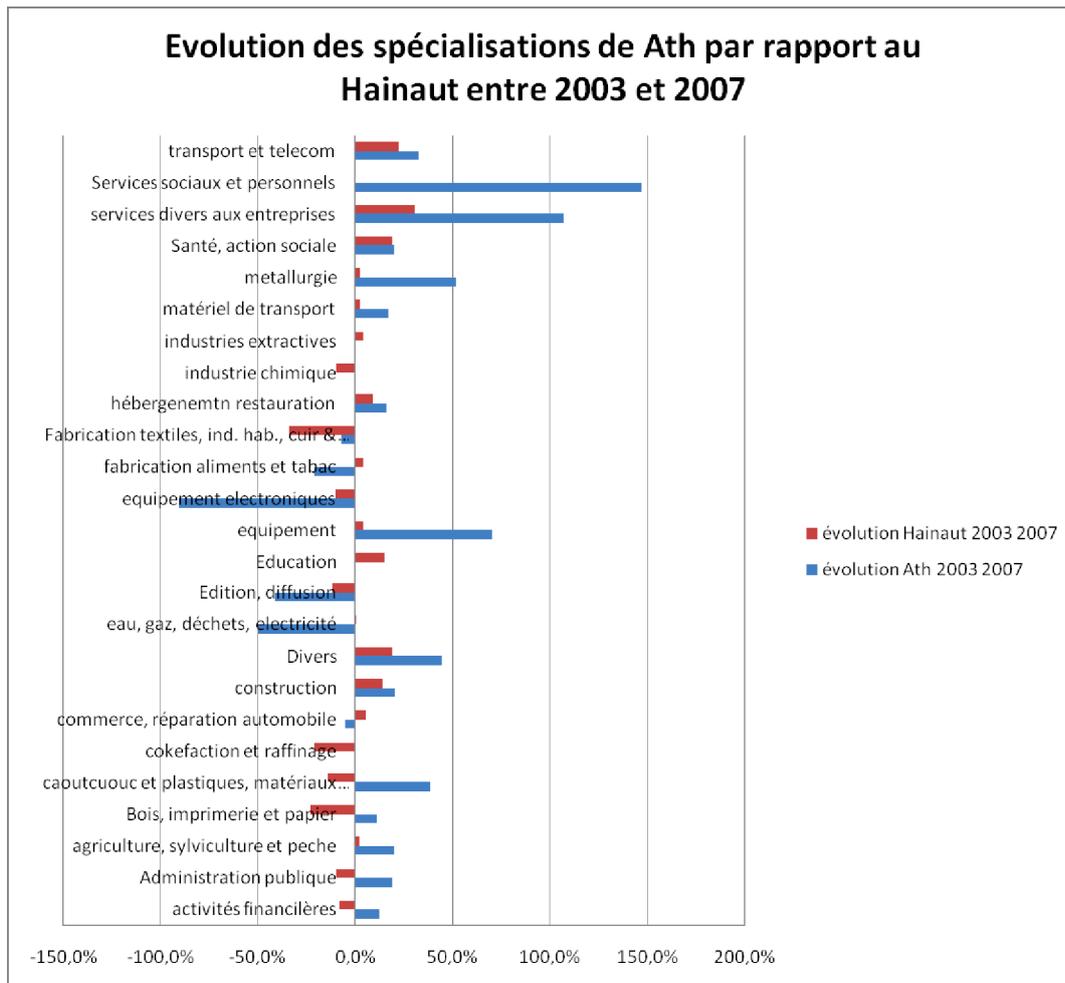
- France : UNEDIC, 2007, NAF 38
- Belgique : Sécurité Sociale, Emploi salarié privé (employés et ouvriers), 2007.

Regroupements de catégories, voir page suivante.

Typologie ad hoc	Activités Belgique	France NAF38
agriculture, sylviculture et pêche	Agriculture, Chasse et Sylviculture Pêche	Agriculture, sylviculture et pêche
industries extractives	extraction produits énergétiques	Industries extractives
	extraction produits non- énergétiques	
fabrications aliments et tabac	Industries alimentaires	Fab. aliments, boiss. & prdts base
	Tabac	tabac
Fab. textiles, ind. hab., cuir & chaus.	Textile	Fab. textiles, ind. hab., cuir & chaus.
	Habillement et fourrures	
	Cuir et chaussures	
Bois, imprimerie et papier	Bois et articles en bois	Travail bois, ind. papier & imprimerie
	Papier et carton	
caoutchouc et plastiques, matériaux non métalliques	Industrie du caoutchouc et des plastiques	Fab. ps caou., plas., aut. ps mi. non m.
	Fabrication d'autres produits minéraux non métalliques	
industrie chimique	Industrie chimique	Industrie chimique
cokefaction et raffinage	Cokéfaction, raffinage et industries nucléaires	Cokéfaction et raffinage
metallurgie	Métallurgie et travail des métaux	Métallurgie & fab. ps mét. sauf machines
Edition, diffusion	Edition, imprimerie et reproduction	Édition, audiovisuel et diffusion
machines d'équipement électroniques	Fabrication d'équipements électriques et électroniques	Fabrication d'équipements électriques Fab. prod. informat., électroniq. & opt.
équipement	Fabrication de machines et équipements	Fabric. de machines & équipements n.c.a.
	Instruments médicaux, de précision, d'optique et d'horlogerie	
	Meubles et industries diverses	Aut. ind. manuf., répa. & inst. de mach.
eau, gaz, déchets, électricité	Récupération	Prdn & distr. élec. gaz vap. & air cond.
	Électricité, gaz et eau	Gestion eau, déchets & dépollution
matériel de transport	Matériel de transport	Fabrication de matériels de transport
construction	Construction	Construction
commerce, réparation automobile	Commerce et réparations	Commerce, répar. automobile & motorcycle
hébergement restauration	Hôtels et restaurants	Hébergement et restauration
transport et telecom	Transports, entreposage et communications	Transports et entreposage
		Télécommunications
activités financières	Activités financières	Activités financières et d'assurance
services divers aux entreprises	Immobilier, location et services aux entreprises	Act. informatique & svices d'information occup./prop.
		Activités immobilières
		Act. juri., compta., gest., arch., ingé.
Administration publique	Administration publique	Act. de svices administratifs & soutien
Santé, action sociale	Santé et action sociale	Administration publique
		Activités pour la santé humaine Héb. méd.-soc. & soc. & ac. soc. ss
Education	Education	Enseignement
Services sociaux et personnels	Services collectifs, sociaux et personnels	Autres activités de services
		Act. ménages: empl., prod. pr us.
Divers	Divers	Autres act. spécial., scientif. et tech.
		Recherche-développement scientifique
		Arts, spectacles & activités récréatives
		Activité inconnue
		Activités extra-territoriales
		Industrie pharmaceutique

ATH

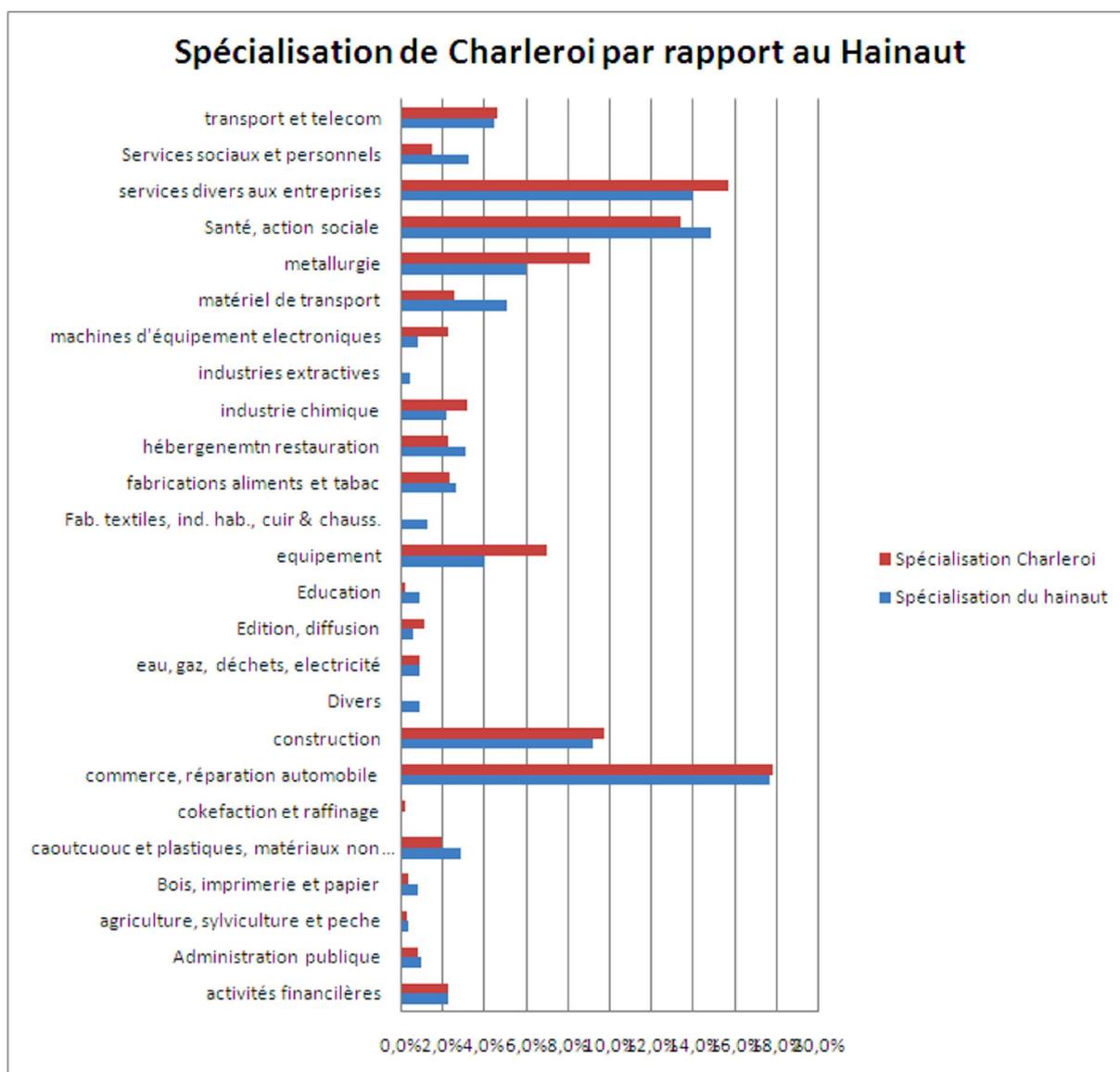


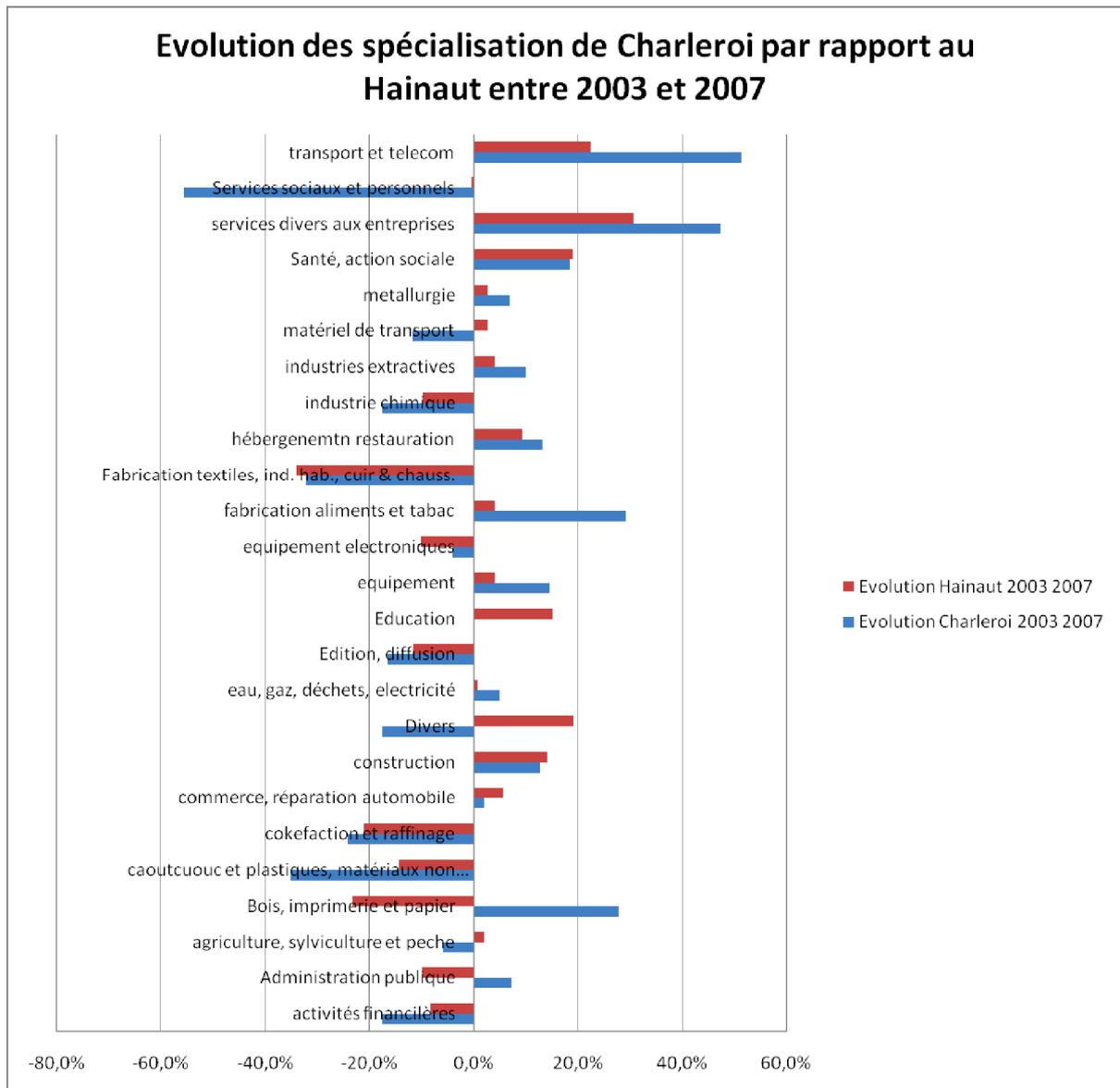


Les 10 secteurs qui ont gagné le plus d'emplois :

Typologie	Progression du nombre d'emploi entre 2003 et 2007
services divers aux entreprises	820
Services sociaux et personnels	779
Santé, action sociale	347
construction	319
transport et telecom	293
metallurgie	198
matériel de transport	133
hébergement et restauration	38
équipement	33
activités financières	29
caoutchouc et plastiques, matériaux non	28

CHARLEROI

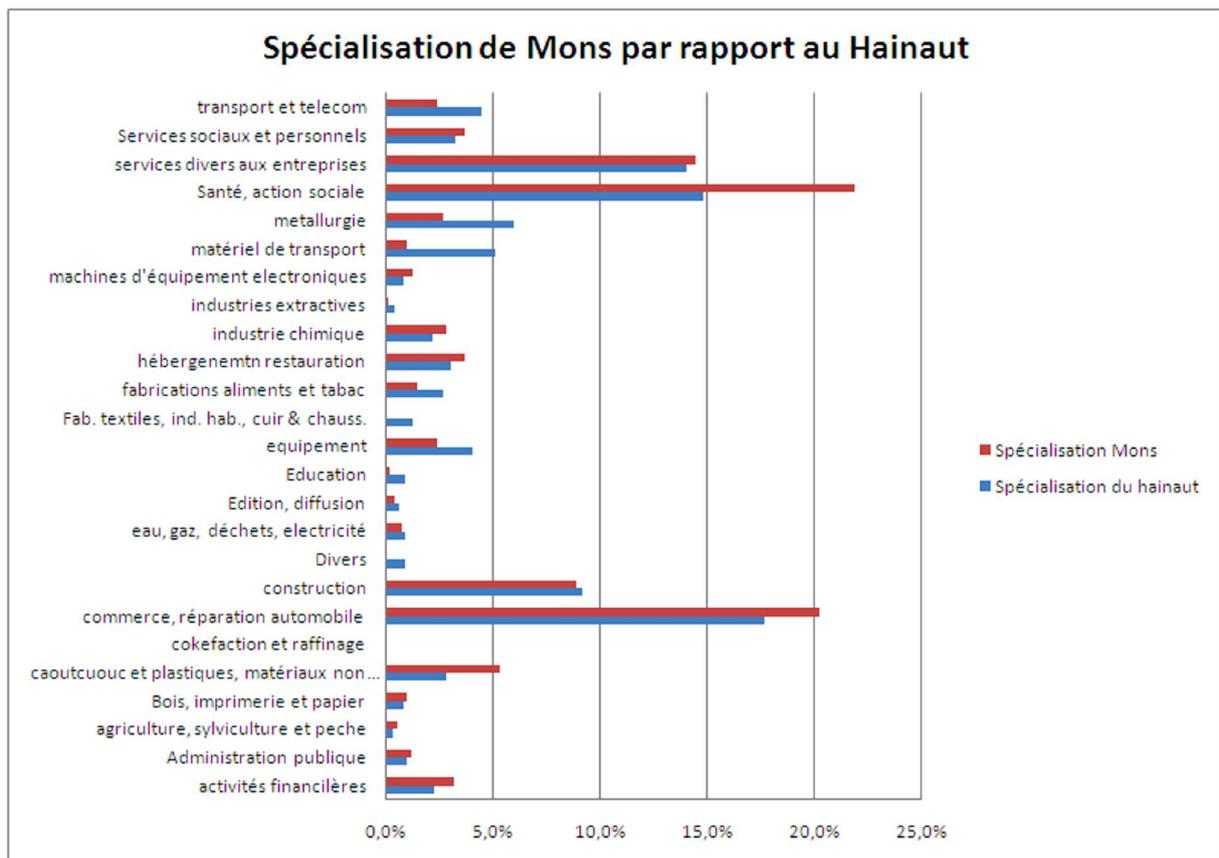


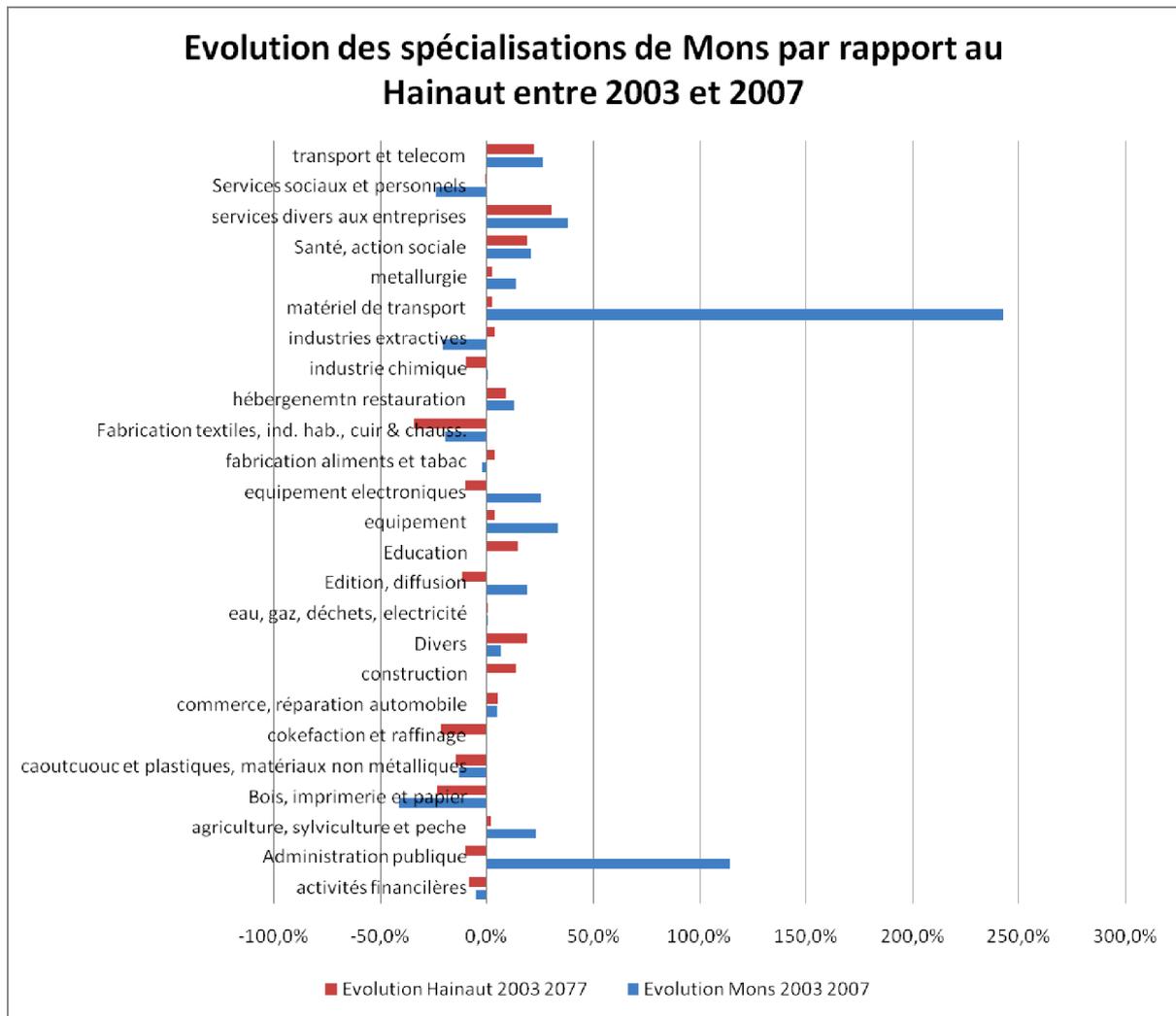


Les 10 secteurs qui ont le plus gagné d'emplois entre 2003 et 2007 :

Typologie	Progression en nombre d'emplois entre 2003 et 2007
services divers aux entreprises	4315
Santé, action sociale	1780
transport et telecom	1348
construction	940
équipement	756
metallurgie	497
fabrication aliments et tabac	460
commerce, réparation automobile	281
hébergement et restauration	225
Education	174
Bois, imprimerie et papier	70

MONS

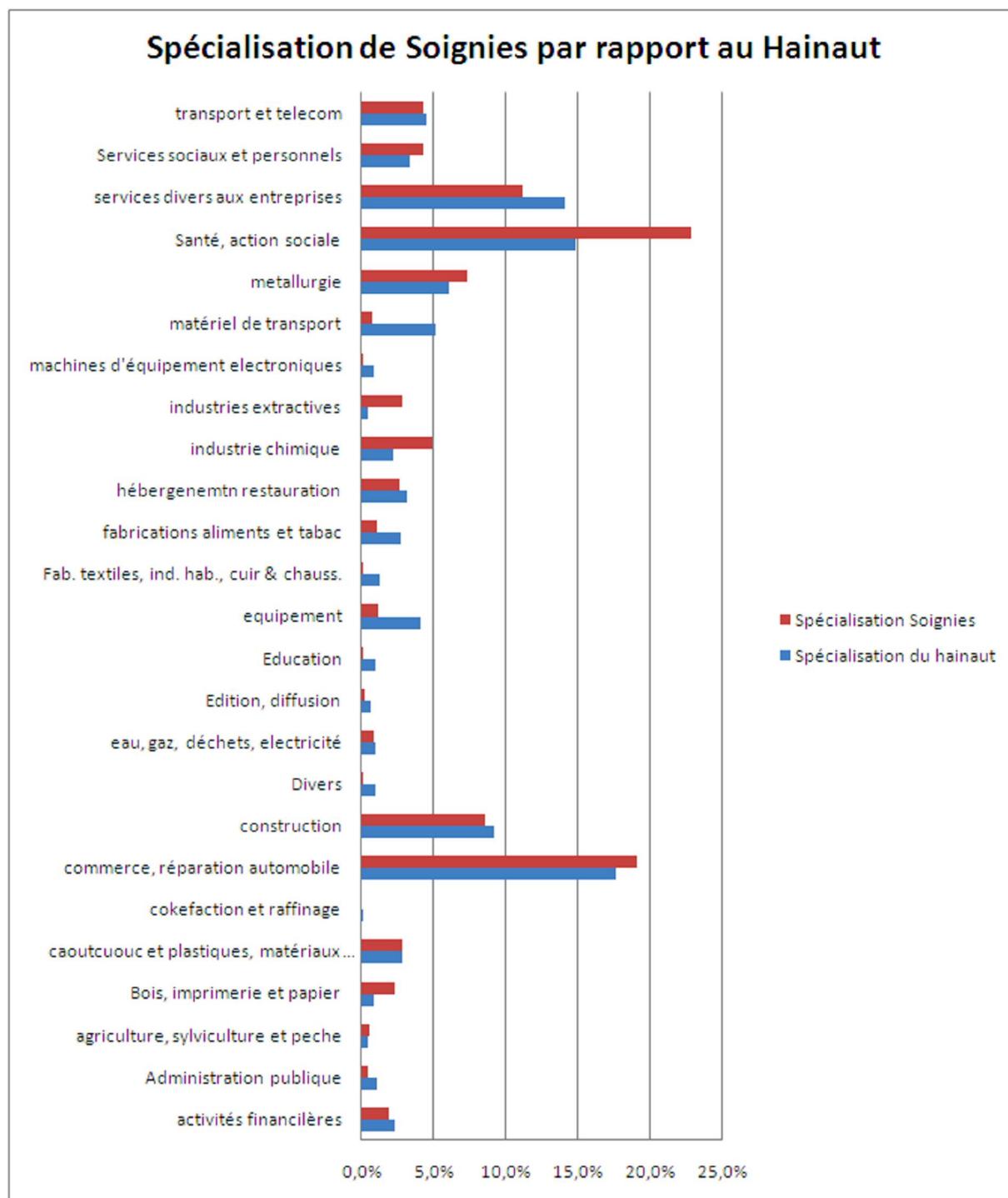


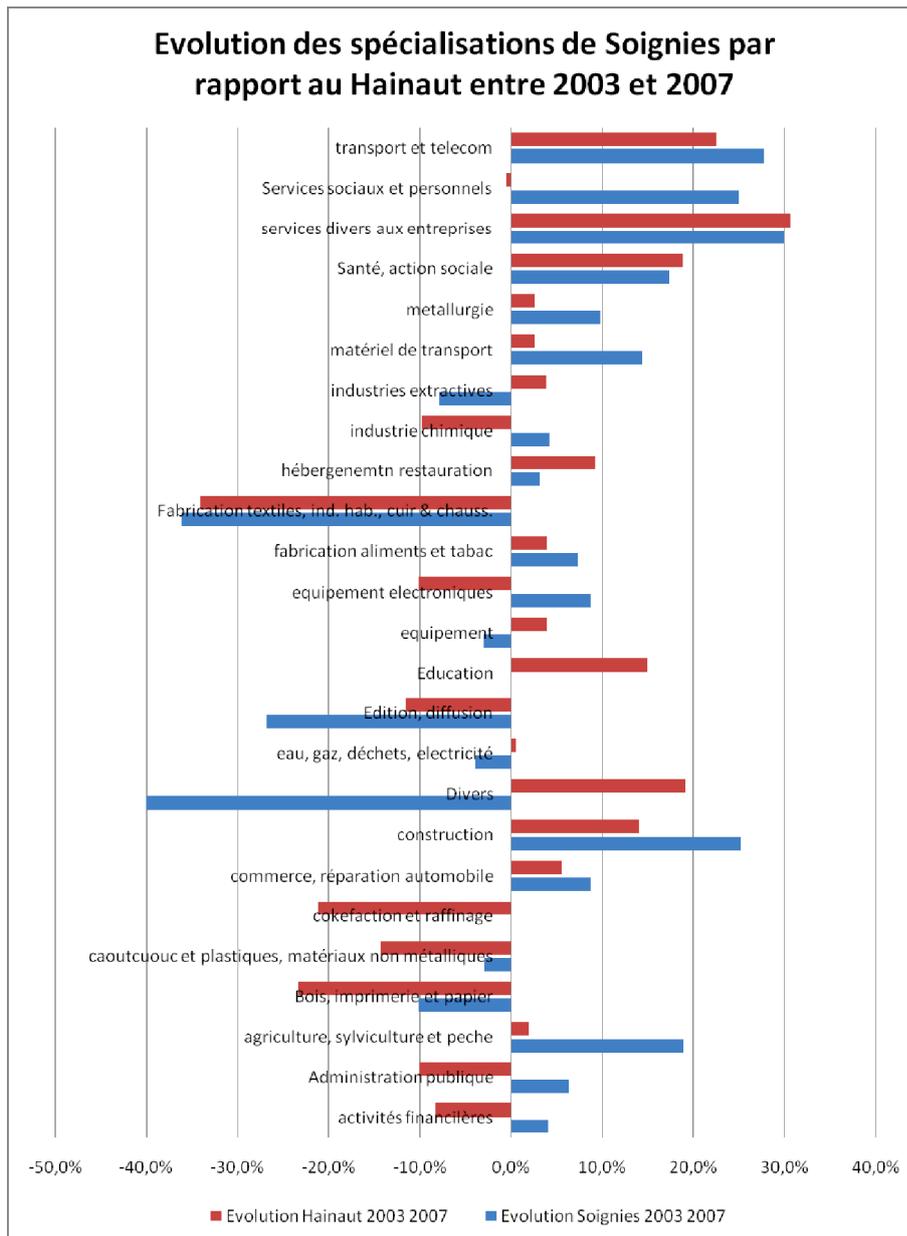


Les 10 secteurs qui ont le plus gagné d'emplois entre 2003 et 2007 :

Typologie	Progression en nombre d'emploi entre 2003 et 2007
services divers aux entreprises	1417
Santé, action sociale	1337
commerce, réparation automobile	351
matériel de transport	252
Administration publique	225
équipement	213
transport et telecom	179
hébergement restaurant	151
metallurgie	115
équipement électroniques	91
Education	88

SOIGNIES

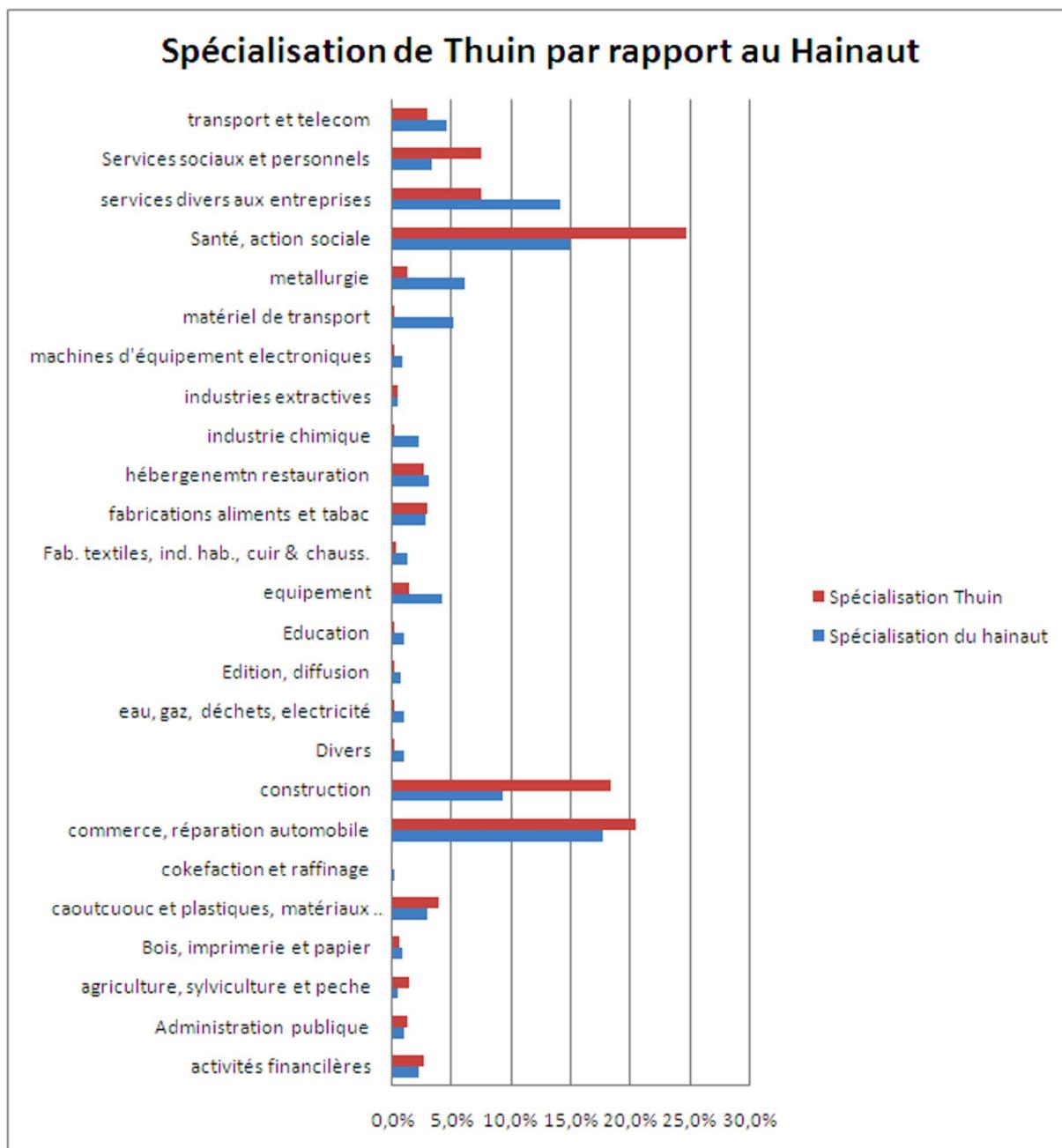


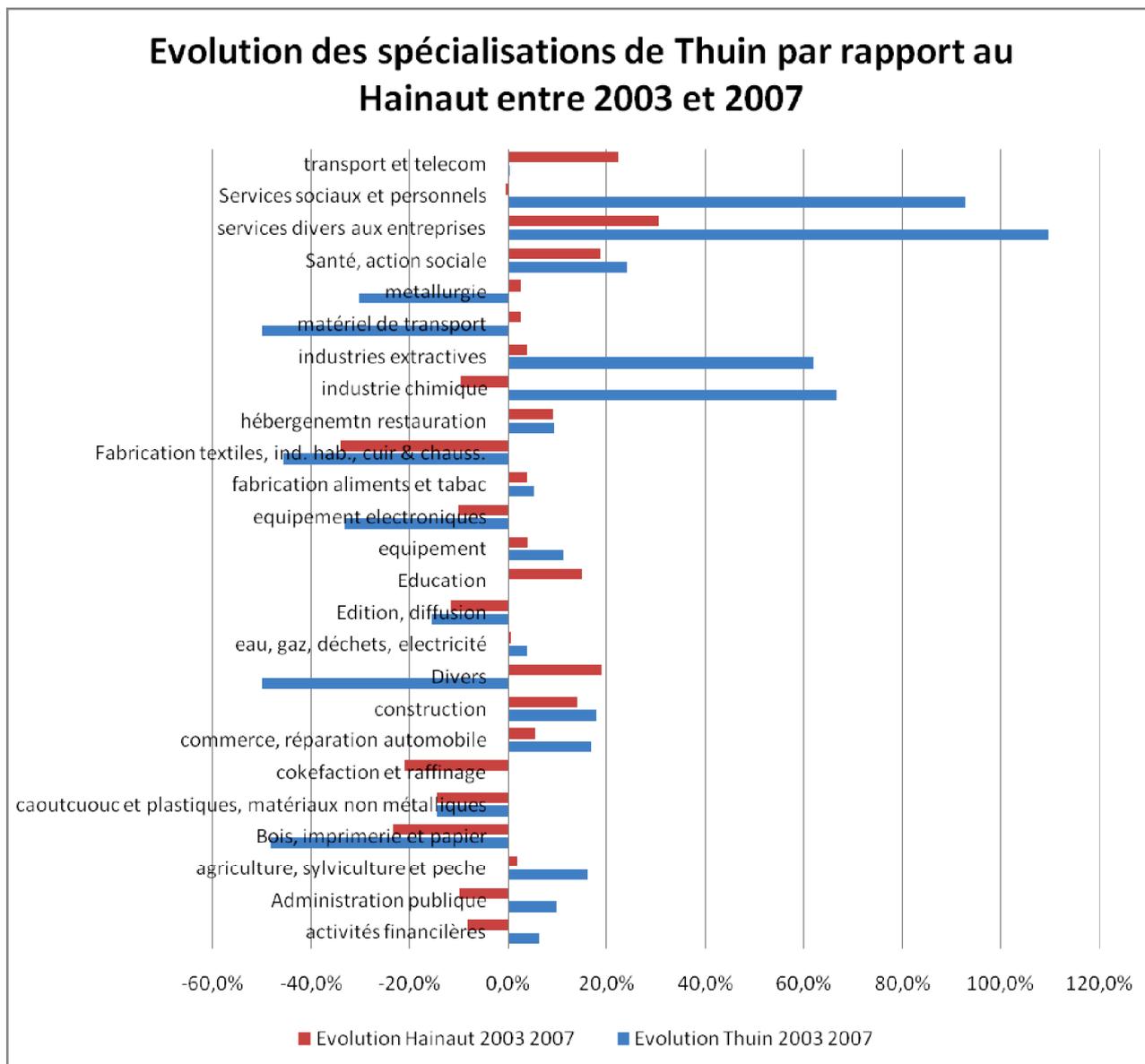


Les 10 secteurs qui ont le plus gagné d’emplois entre 2003 et 2007 :

Typologie	Progression en nombre d'emploi entre 2003 et 2007
Santé, action sociale	1043
services divers aux entreprises	794
construction	533
commerce, réparation automobile	473
transport et telecom	289
Services sociaux et personnels	261
metallurgie	202
industrie chimique	61
matériel de transport	29
agriculture, sylviculture et pêche	28
hébergement et restauration	24

THUIN

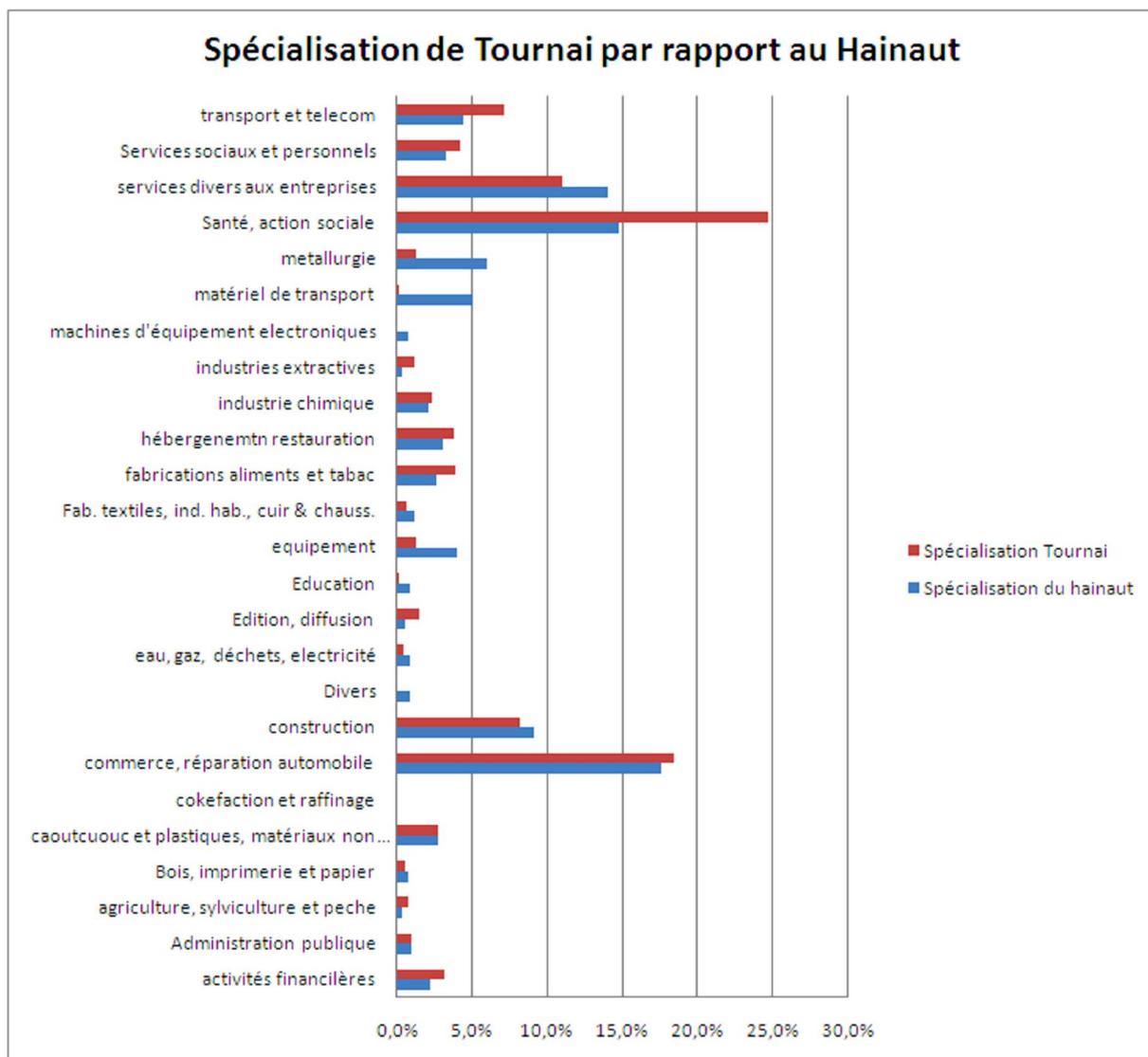


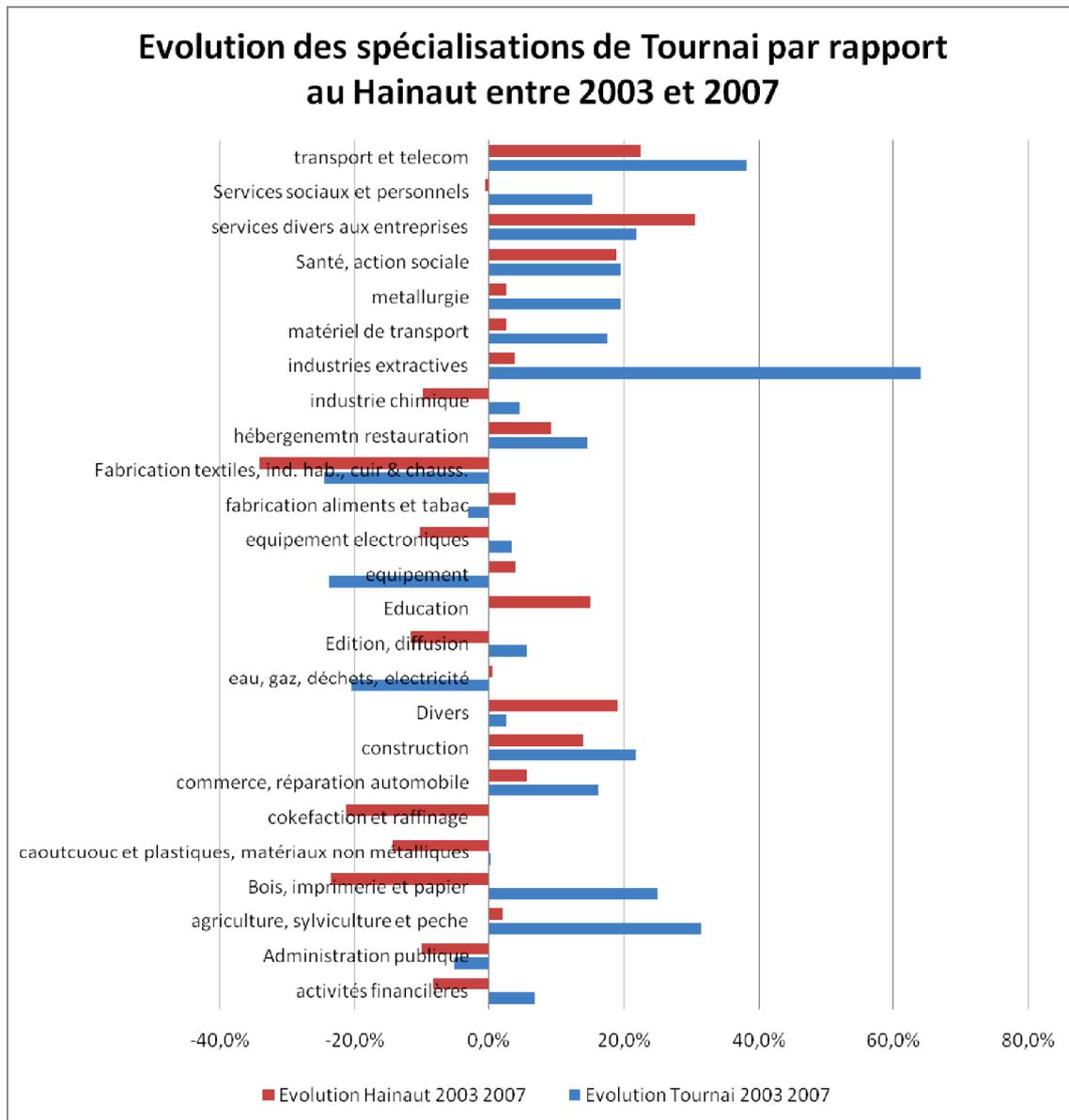


Les 10 secteurs qui ont le plus gagné d'emplois entre 2003 et 2007 :

Typologie	Progression en nombre d'emplois entre 2003 et 2007
Santé, action sociale	850
services divers aux entreprises	693
Services sociaux et personnels	630
commerce, réparation automobile	518
construction	489
hébergement et restauration	40
agriculture, sylviculture et pêche	34
activités financières	28
fabrication aliments et tabac	26
industries extractives	26
équipement	25

TOURNAI

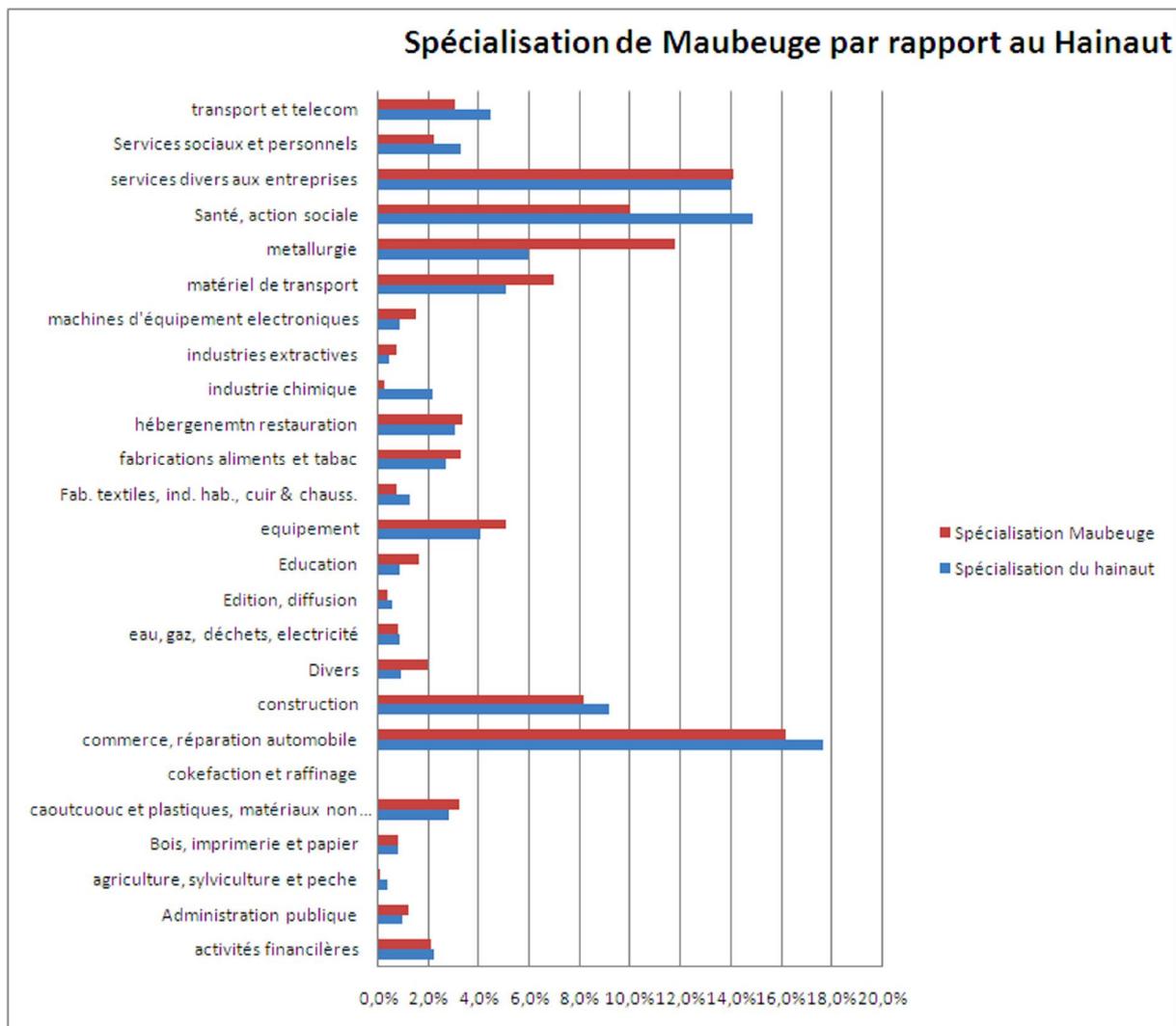


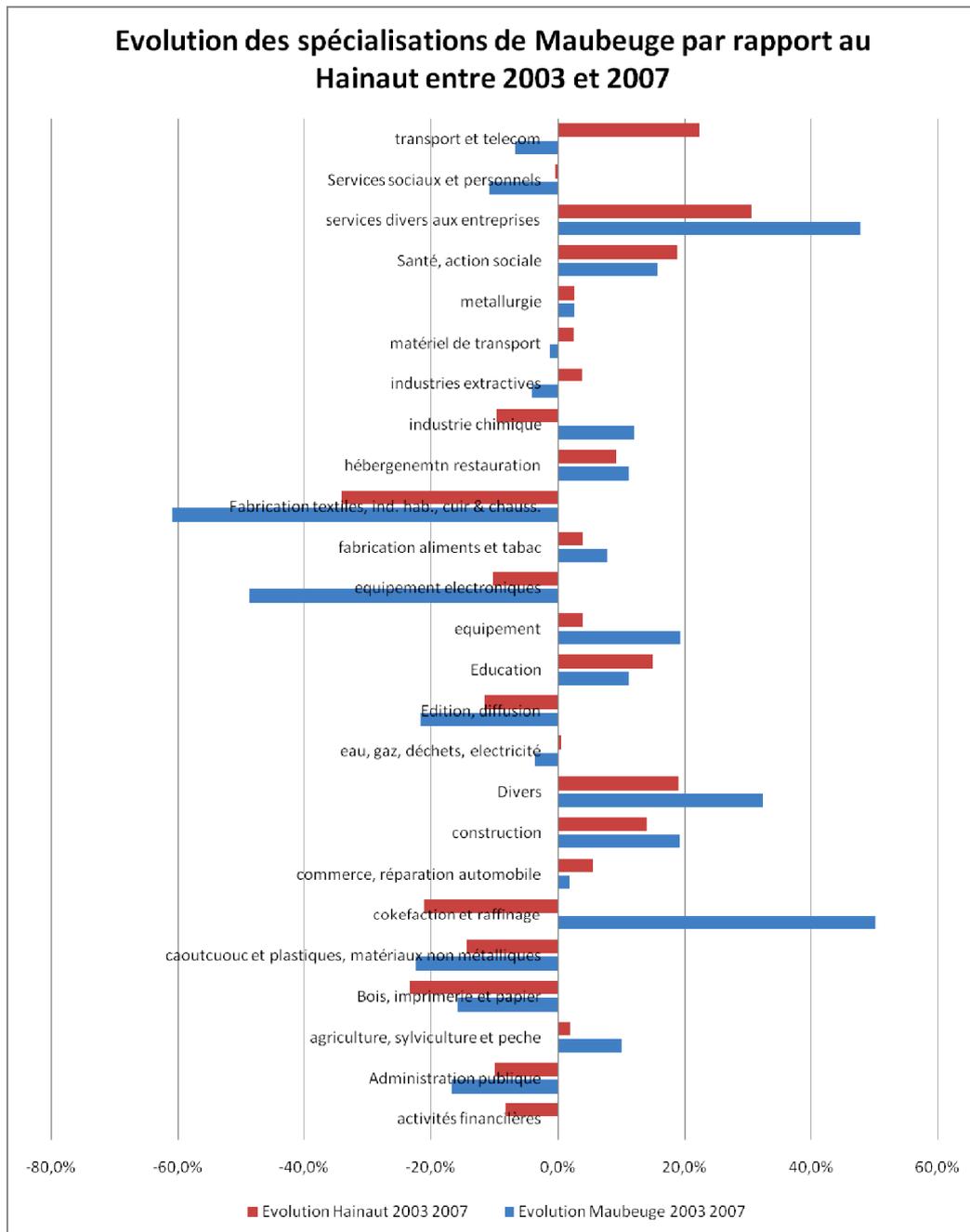


Les 10 secteurs qui ont le plus gagné d'emplois entre 2003 et 2007 :

Typologie	Progression en nombre d'emplois entre 2003 et 2007
Santé, action sociale	1243
commerce, réparation automobile	789
services divers aux entreprises	612
transport et telecom	612
construction	456
Services sociaux et personnels	174
hébergement et restauration	152
industries extractives	146
metallurgie	69
Education	68
activités financières	63

MAUBEUGE

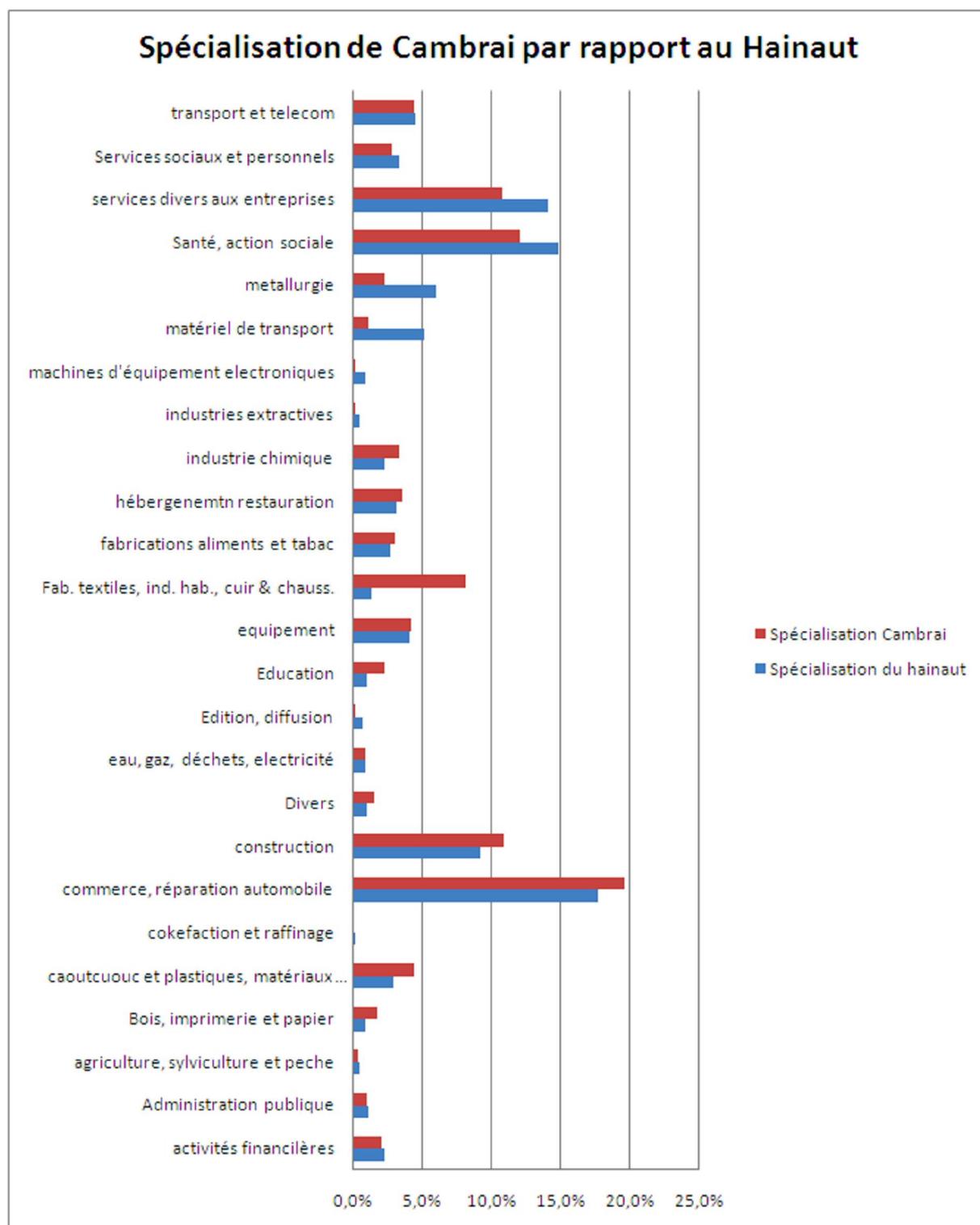


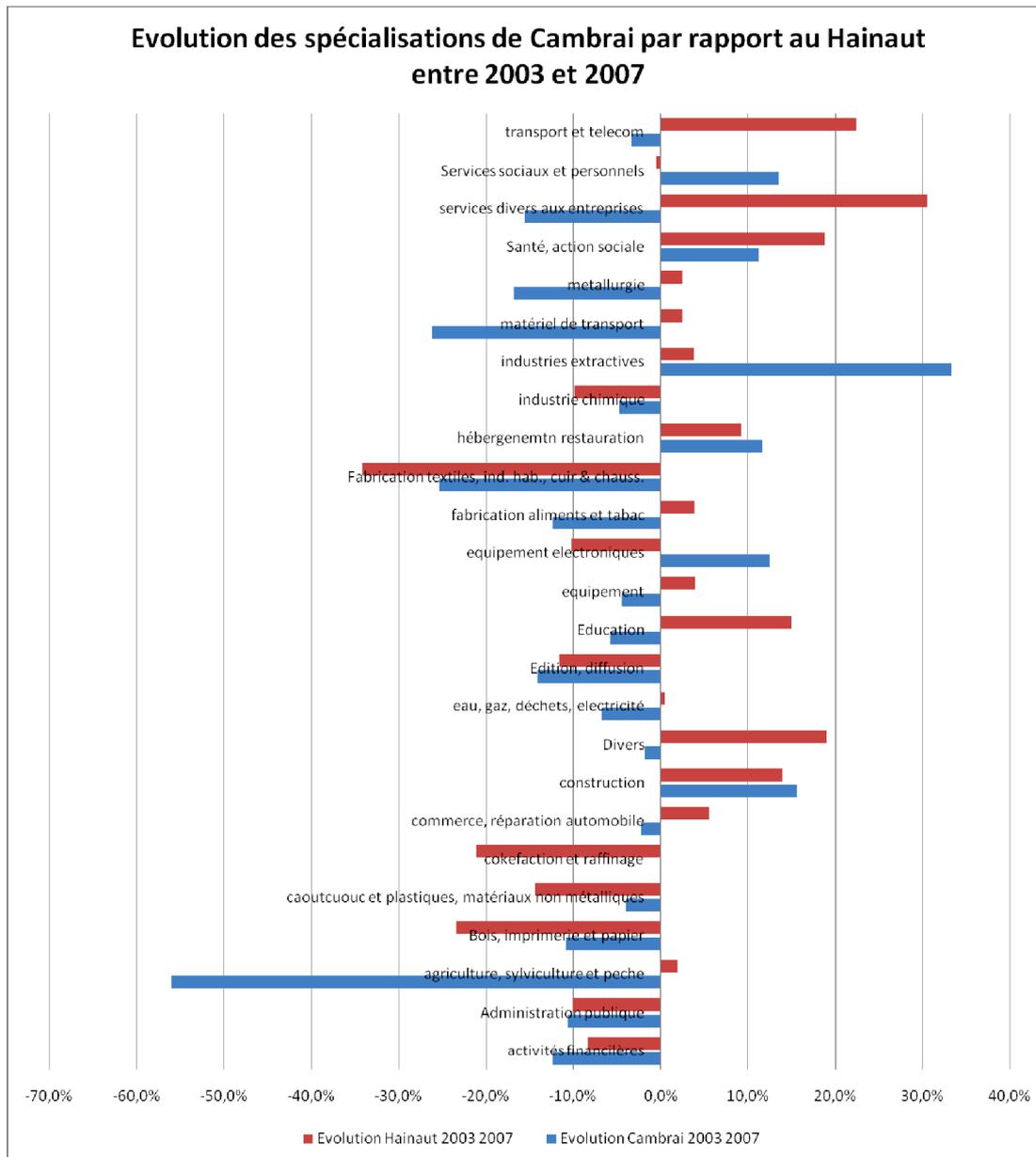


Les 10 secteurs qui ont le plus gagné d'emplois entre 2003 et 2007 :

Typologie	Progression en nombre d'emplois entre 2003 et 2007
services divers aux entreprises	1917
Santé, action sociale	573
construction	554
équipement	345
Divers	208
hébergement et restauration	144
metallurgie	123
commerce, réparation automobile	118
fabrication aliments et tabac	100
Education	70
industrie chimique	14

CAMBRAI

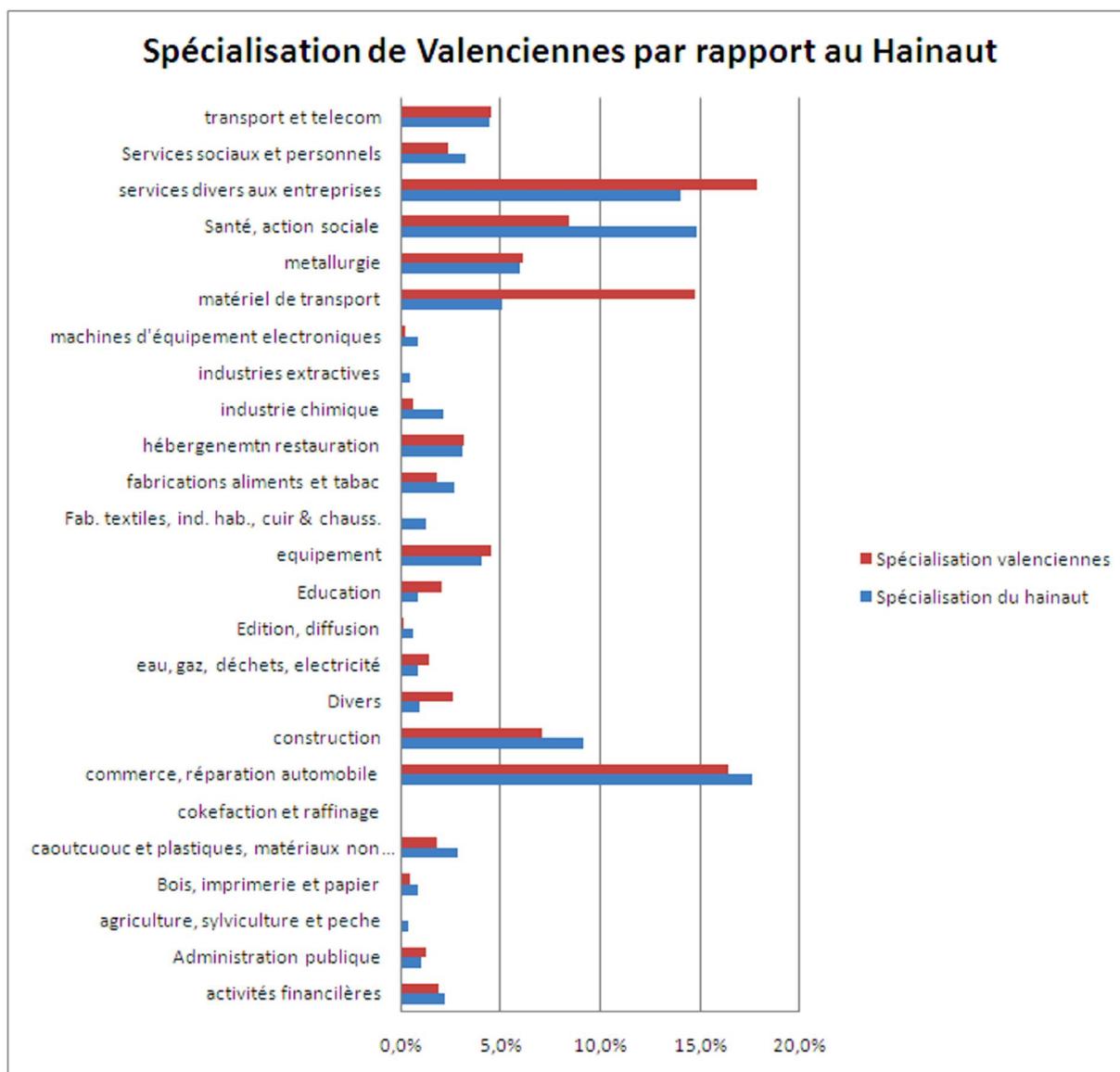


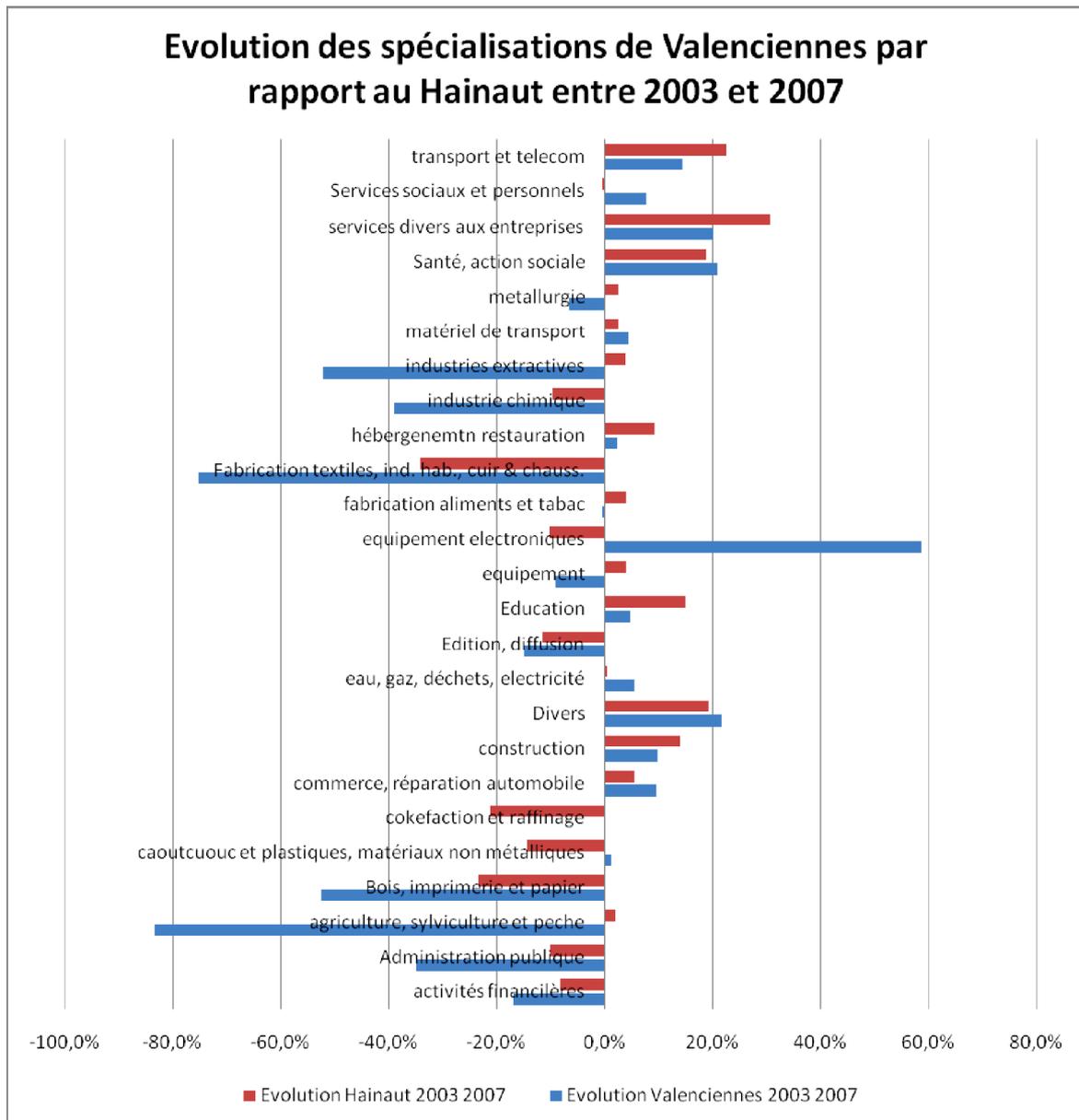


Les 10 secteurs qui ont le plus gagné d'emplois entre 2003 et 2007 :

Typologie	Progression en nombre d'emplois entre 2003 et 2007
construction	476
Santé, action sociale	399
hébergement et restauration	121
Services sociaux et personnels	109
équipement électroniques	4
industries extractives	1
cokefaction et raffinage	0
Edition, diffusion	-7
Divers	-9
eau, gaz, déchets, électricité	-21
Administration publique	-39

VALENCIENNES





Les 10 secteurs qui ont le plus gagné d'emplois entre 2003 et 2007 :

Typologie	Progression du nombre d'emplois entre 2003 et 2007
services divers aux entreprises	2642
Santé, action sociale	1292
commerce, réparation automobile	1259
construction	551
matériel de transport	535
transport et telecom	505
Divers	407
Services sociaux et personnels	149
Education	83
équipement électroniques	79
eau, gaz, déchets, électricité	68