

Diagnostic transfrontalier du Val de Sambre

Éléments de restitution finaux

14 janvier 2022



Communauté d'Agglomération
Maubeuge-Val de Sambre



Sommaire

1. Rappel du cadre de la mission et du calendrier
2. Éléments de diagnostic pour chacun des axes thématiques retenus
3. Synthèse et suites



Partie 1

Rappel du cadre de la mission et du calendrier





Rappel du cadre de la mission et du calendrier

- ▶ **Un diagnostic quantitatif et qualitatif, préalable à une démarche stratégique franco-belge :**
 - Recueil des données existantes de part et d'autres
 - Production de cartographies
 - Entretiens d'approfondissements (6) et analyses de la documentation stratégique existante

- ▶ **Périmètre d'étude variable selon les enjeux**, notamment concentré sur les arrondissements d'Avesnes-sur-Helpe côté français, Thuin, Charleroi, La Louvière et Mons côté belge.

- ▶ **Sept axes thématiques retenus pour le diagnostic :**
 - Cadrage démographique // Environnement, biodiversité et projets énergétiques transfrontaliers // Transports et mobilité durables // Agriculture, alimentation et circuits courts // Economie & emploi // Déterminants de santé // Tourisme et Patrimoine



Rappel du cadre de la mission et du calendrier

Calendrier: de mi-septembre à fin décembre 2021

Septembre		Octobre				Novembre				Décembre			Février	
38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50

PHASE 1

PHASE 2

Recherches d'indicateurs et de données

Premières analyses graphiques

Premiers éléments

Réunion technique

Analyse stratégique & Entretiens tourisme, alimentation et économie

Finalisation des productions cartographiques

Diagnostic complet

Comité de pilotage



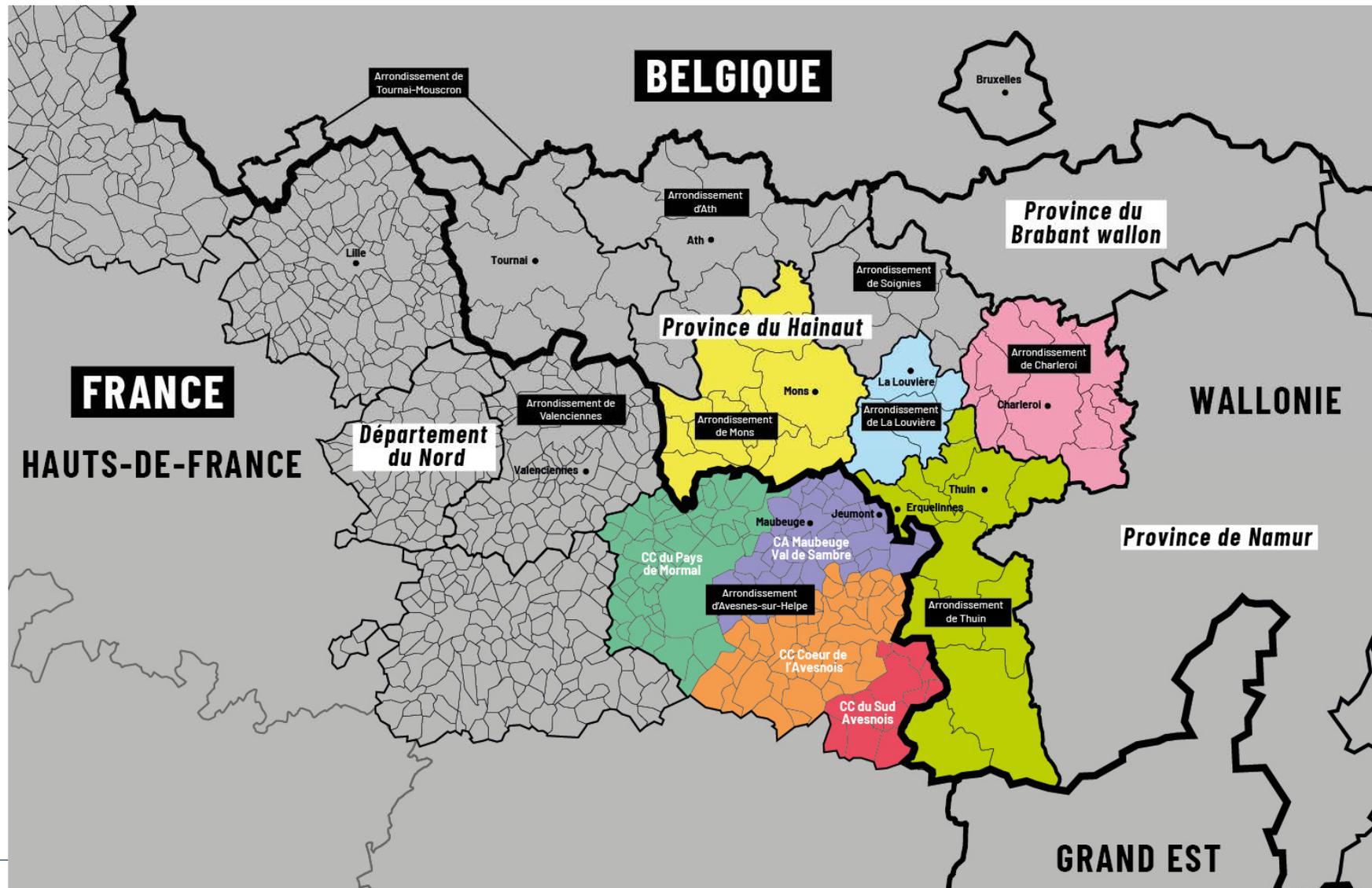


Partie 2

Éléments de diagnostic pour chacun des axes thématiques retenus



Cadrage du territoire d'étude



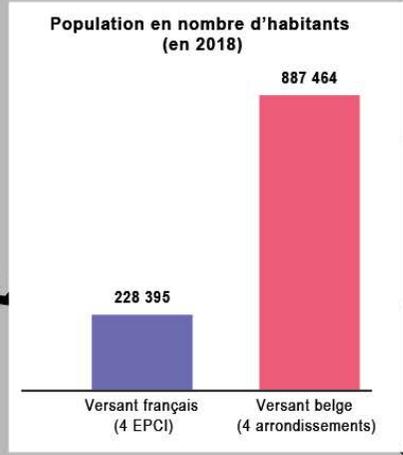
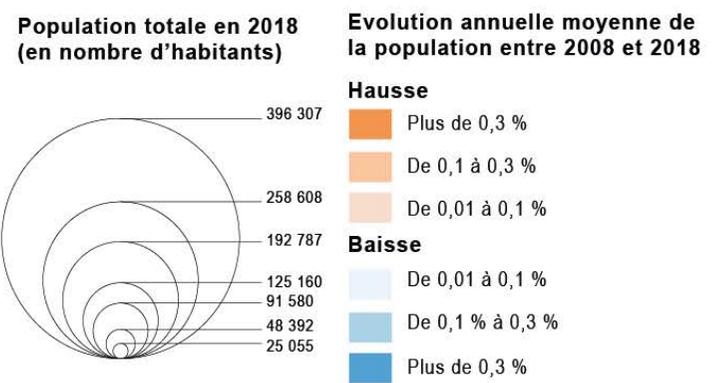
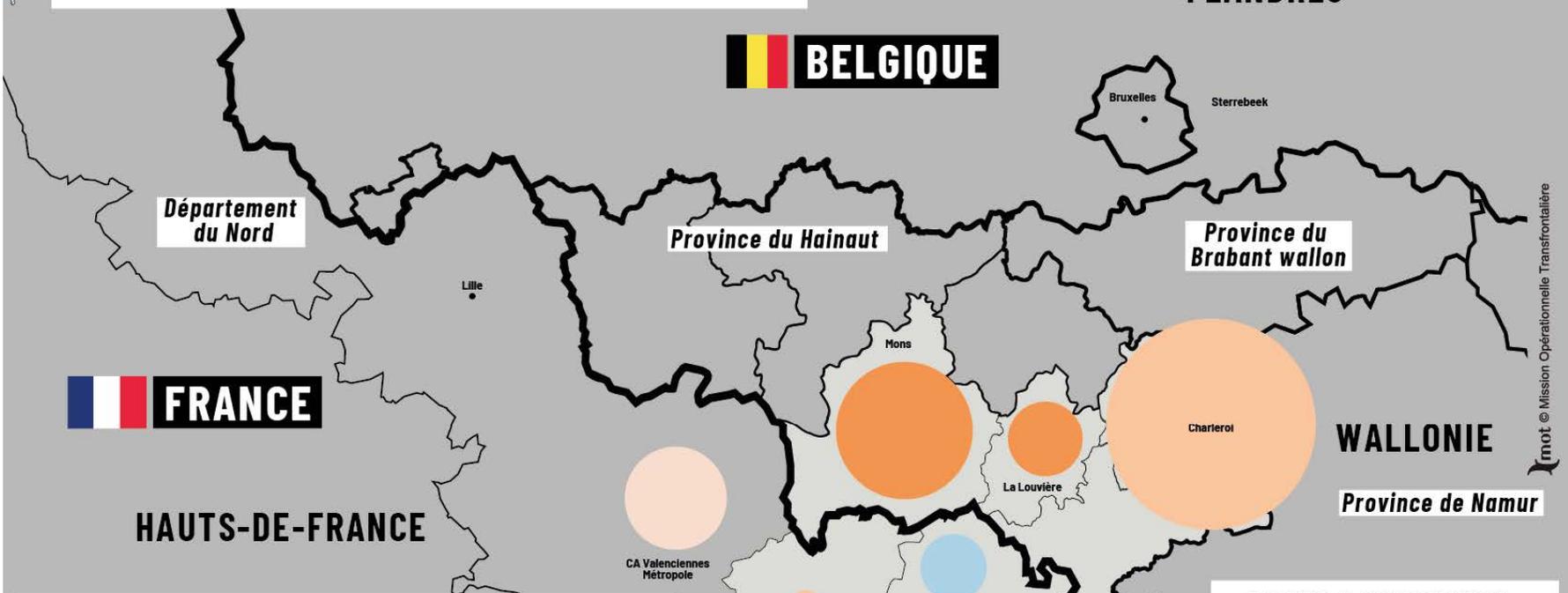


Démographie, économie & emploi

Constats & Analyses



Population totale en 2018 et évolution annuelle moyenne entre 2008 et 2018

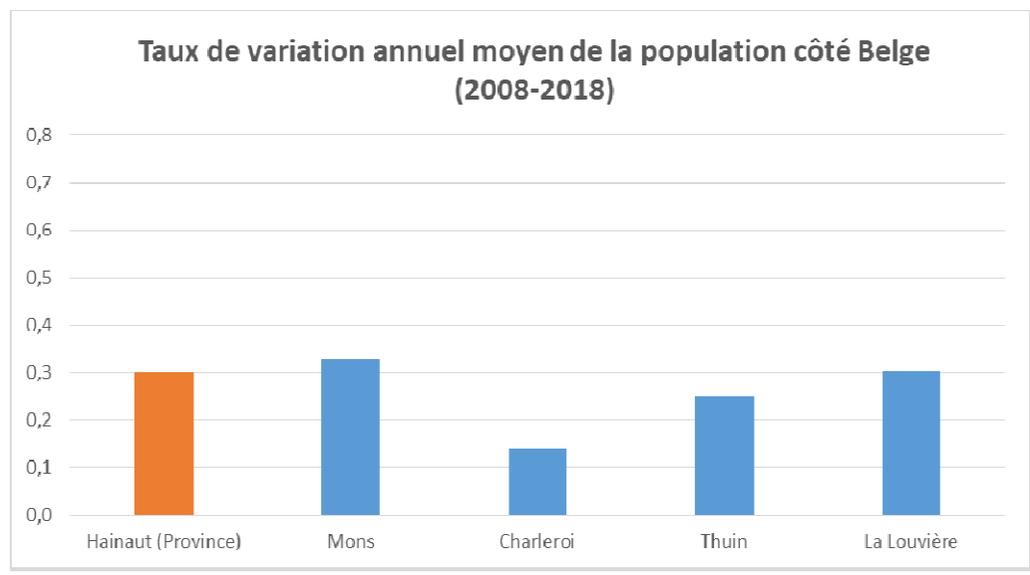
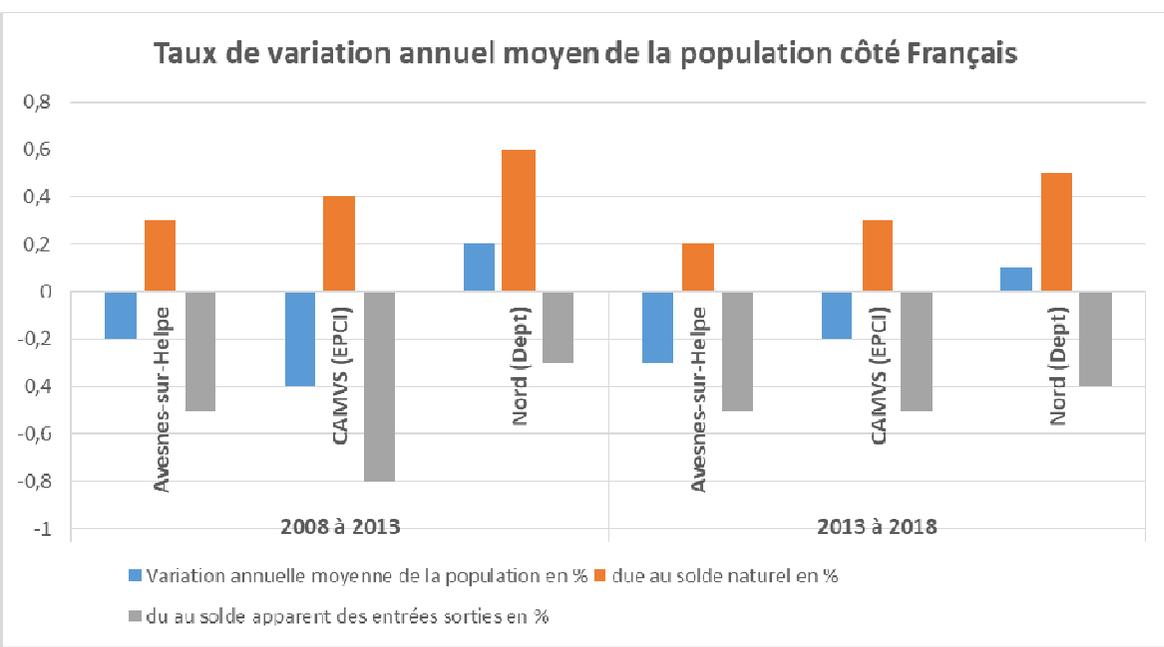


Source: INSEE, IWEPS, SPF économie, STATBEL, 2018

mot © Mission Opérationnelle Transfrontalière

Démographie – évolution et vieillissement de la population

Croissance démographique modérée côté belge – décroissance côté français liée au solde migratoire net

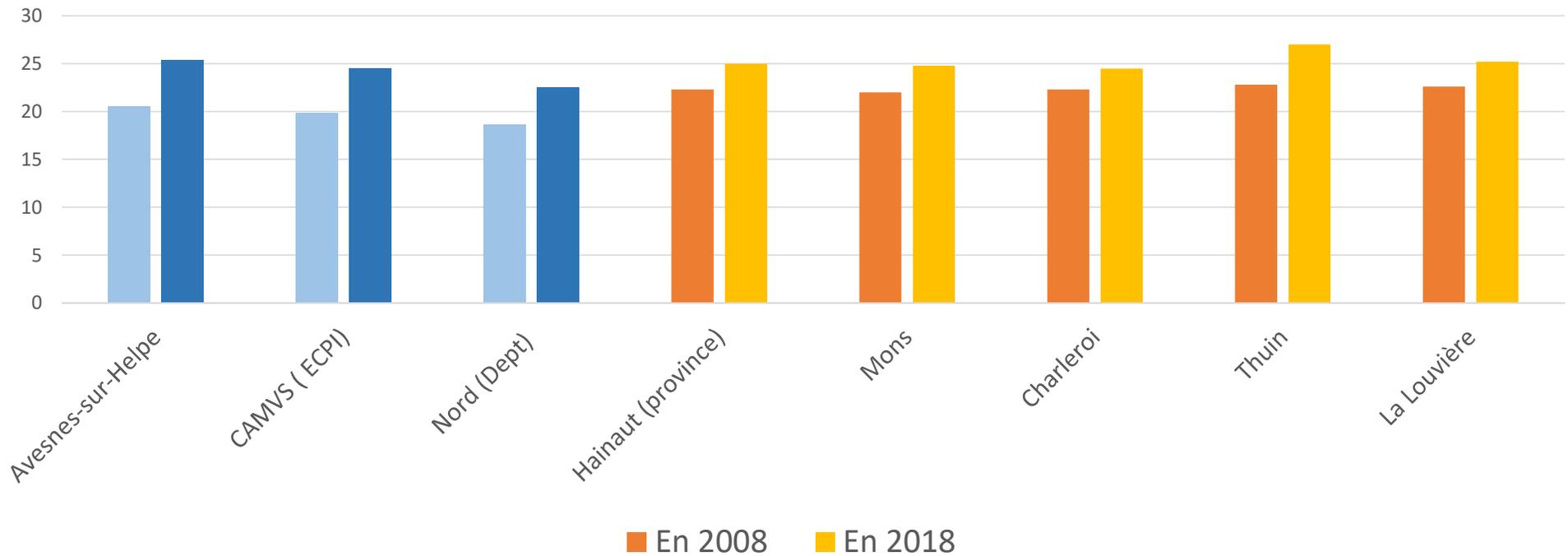


Sources : INSEE, RP 2008, RP 2018, géographie au 01.01.2021, Iweps



Part des plus de 60 ans dans la population, peu de différences significatives en 2018

Part des plus de 60 ans par arrondissement dans le bassin de vie transfrontalier

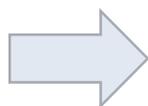


Sources : INSEE, RP 2008, RP 2018, géographie au 01.01.2021, Iweps



Analyse prospective – Note INSEE Hauts-de-France 2020

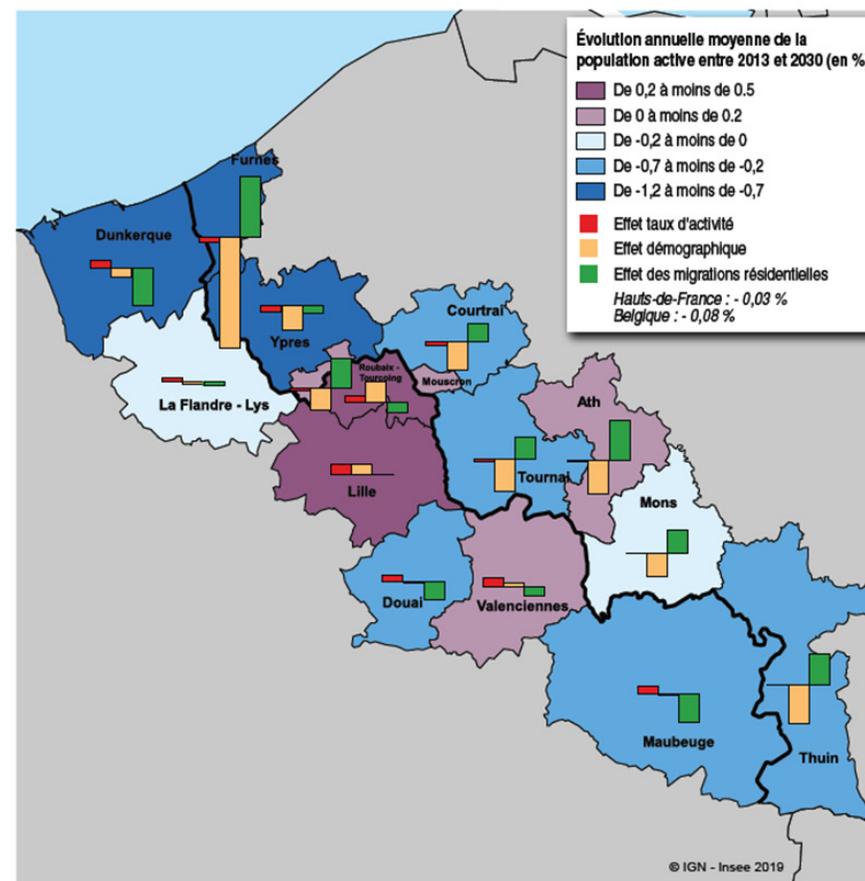
- A l'échelle du territoire transfrontalier, le vieillissement de la population tend à s'accélérer ces dernières années et à l'avenir (analyse INSEE Hauts-de-France 2020)
- Pour l'Avesnois, une baisse démographique attendue d'ici 2030 essentiellement liée aux migrations résidentielles



Qui pourrait impliquer des politiques transfrontalières dédiées ?

3 Les plus fortes hausses d'actifs sur les zones de Roubaix-Tourcoing et Lille

Évolution annuelle moyenne de la population active et de leurs facteurs sur les zones d'emploi françaises et arrondissements belges entre 2013 et 2030



Note de lecture : le nombre d'actifs augmenterait de 0,4 % en moyenne par an sur la zone d'emploi de Lille entre 2013 et 2030. Cette hausse serait portée par les effets démographiques et taux d'activité, à hauteur de 0,2 point chacun.

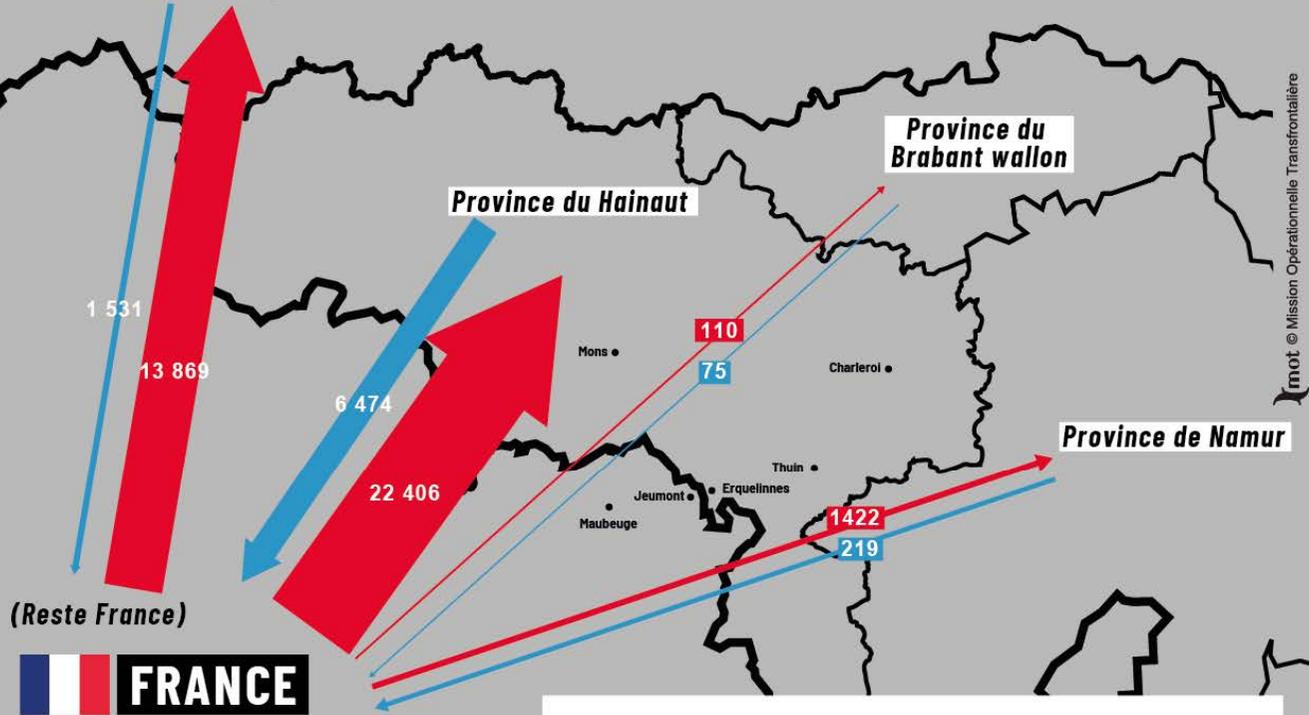
Sources : Insee, Omphale scénario central, projections de population active 2013-2030 ; Iweps, Bureau Fédéral du Plan, Statbel.



Flux de travailleurs frontaliers entrant et sortant de Belgique

 **BELGIQUE**

(Reste Belgique)



 **FRANCE**

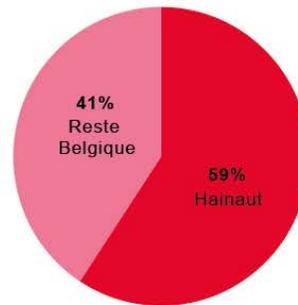
mot © Mission Opérationnelle Transfrontalière

Sens des flux de travailleurs frontaliers

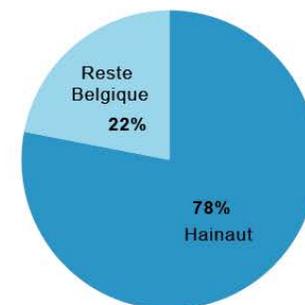
-  France-Belgique
-  Belgique-France

Source: INAMI 30 juin 2020

Flux sens France-Belgique

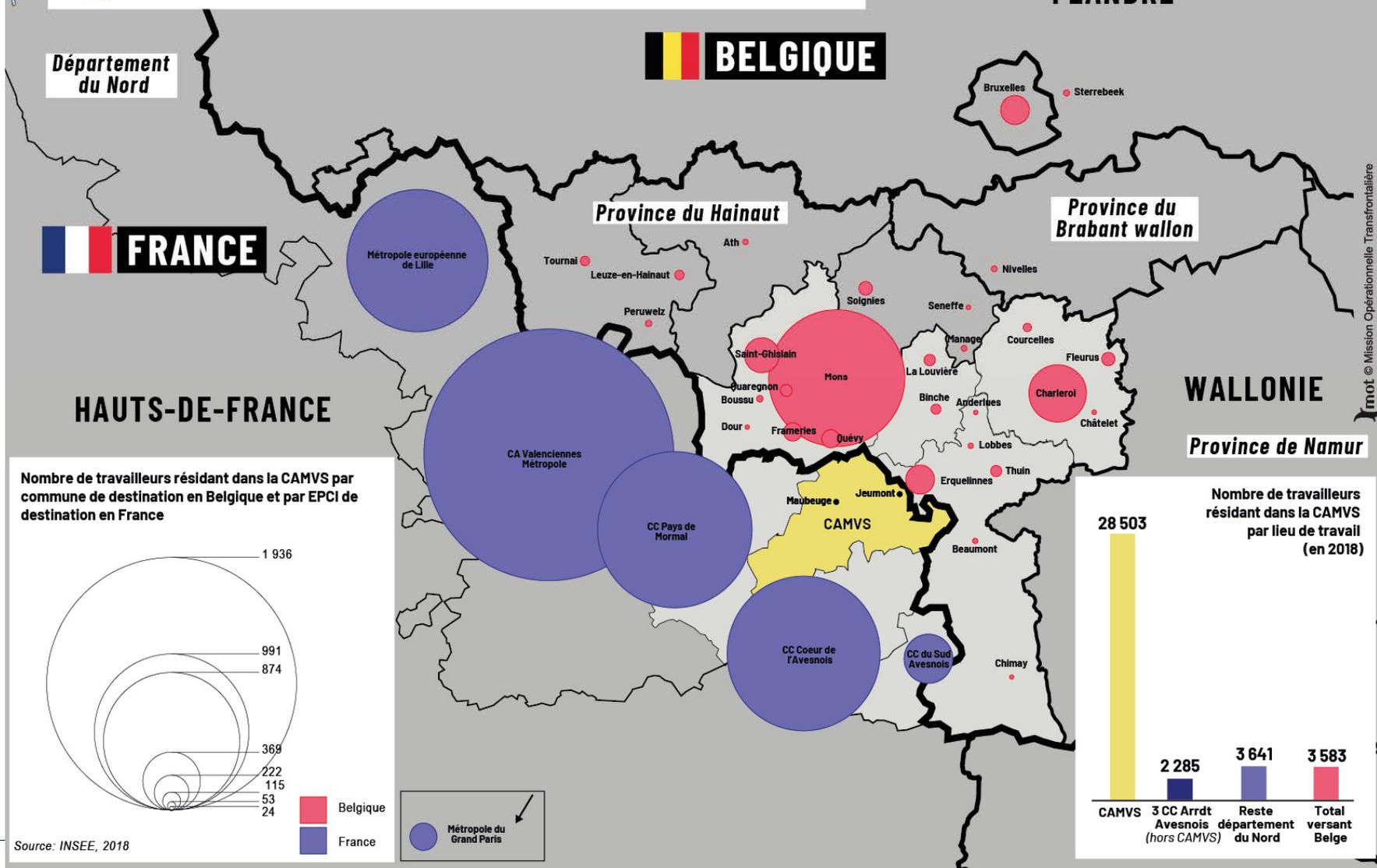


Flux sens Belgique-France





Principales communes de destination en Belgique et principaux EPCI de destination en France des travailleurs résidant dans la CAMVS



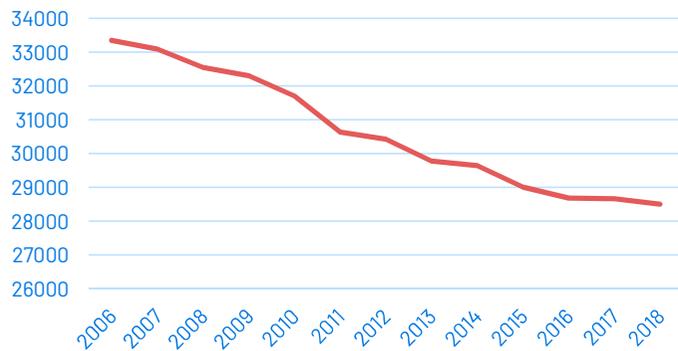


Economie et emploi – indicateurs clés

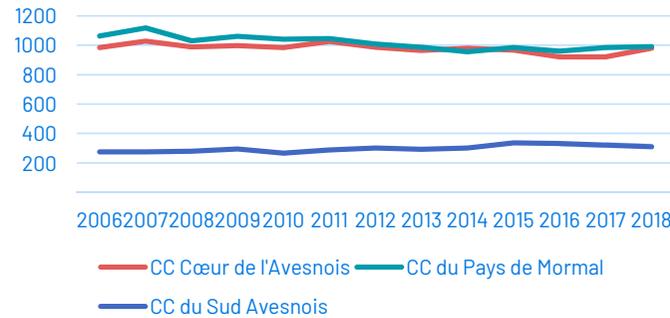
Evolution du nombre de travailleurs résidant dans la CAMVS par lieu de travail

Source : données INSEE

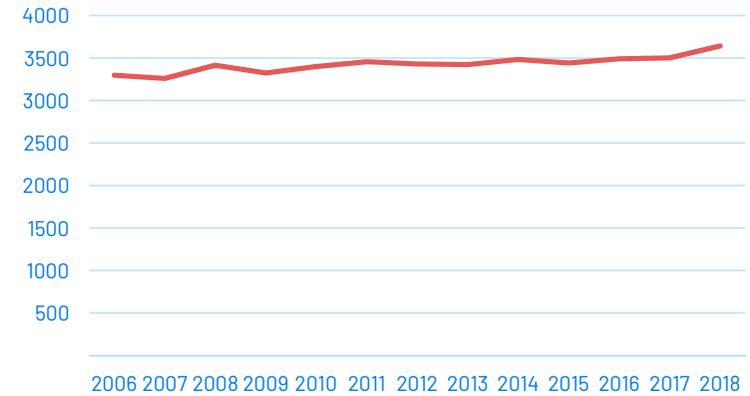
CA Maubeuge Val de Sambre



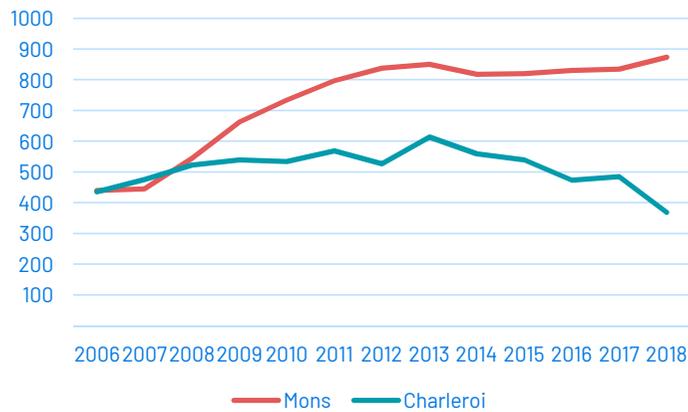
3 EPCI de l'arrondissement d'Avesnes-sur-Helpe



Reste du département du Nord (hors arrdt Avesnes-sur-Helpe)



Mons et Charleroi



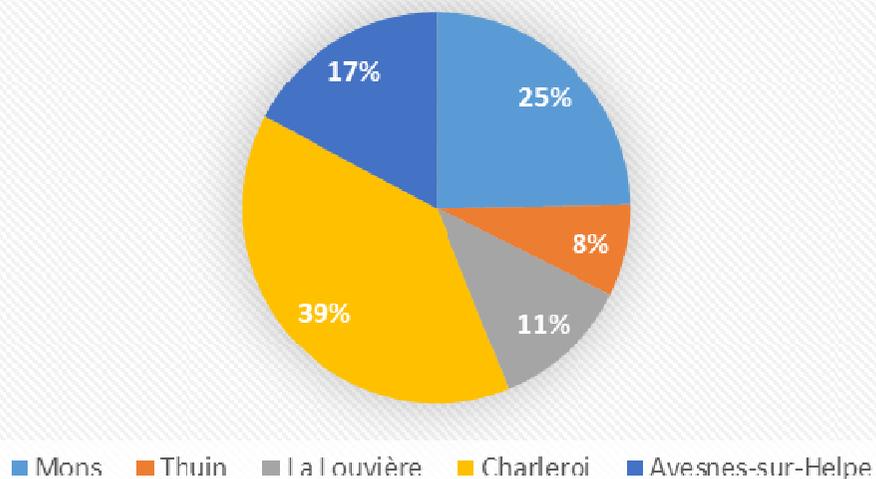
Total versant belge



Economie et emploi – indicateurs clés

Arrondissements / nombre d'actifs*	Mons	Thuin	La Louvière	Charleroi	Avesnes-sur-Helpe	CAMVS (EPCI)	Total partie belge	Total partie française
Nombre d'emplois dans la zone	91953	28461	43162	144729	64356	39173	308305	64356
Actifs ayant un emploi résidant dans la zone	96523	38637	53239	143449	76917	38983	331848	76917

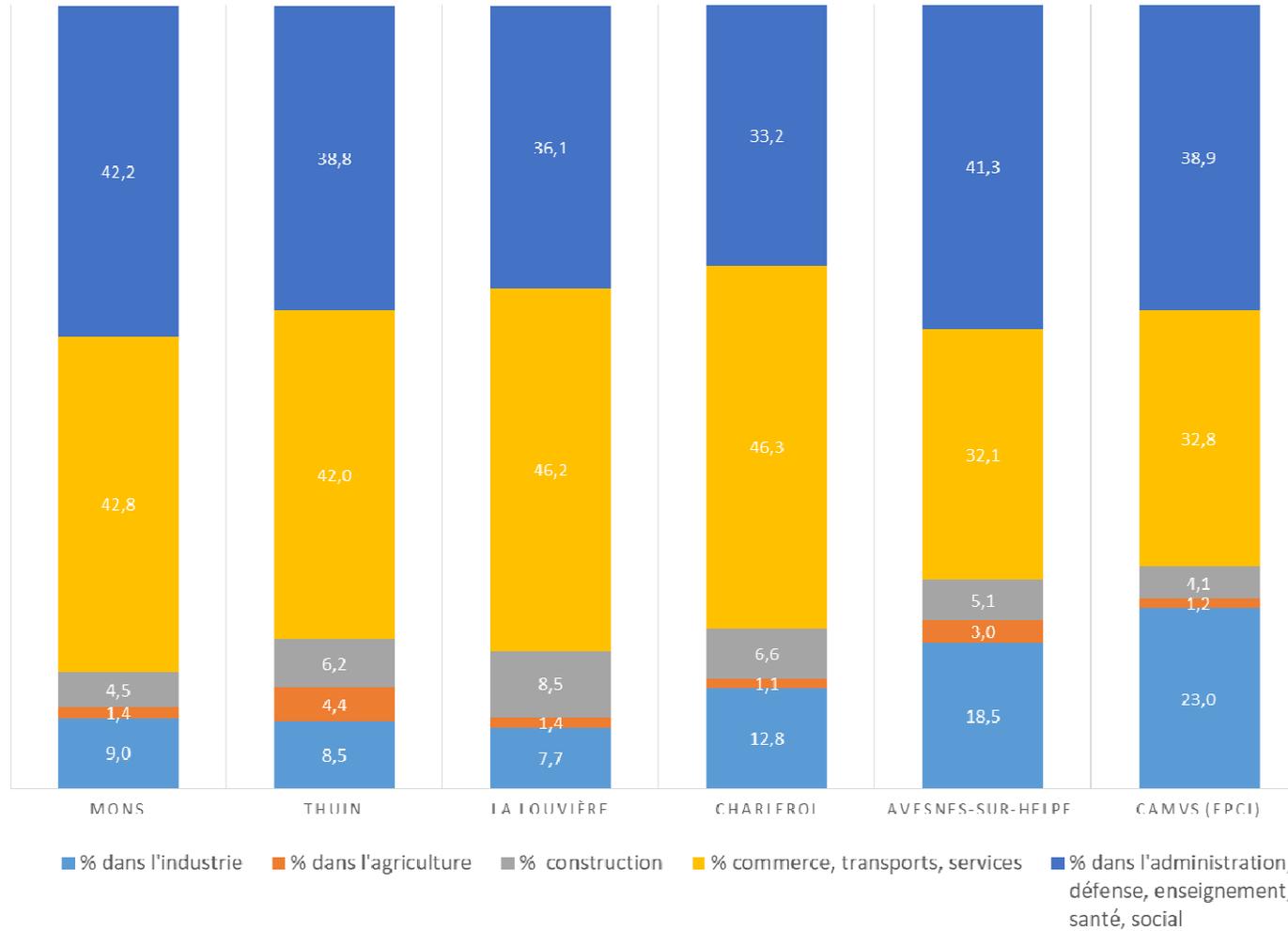
Répartition du total des emplois à l'échelle du territoire transfrontalier



Source :
données
INSEE 2018,
ONSS &
INASTI 2019.

Economie et emploi – Secteurs d'activité

PART DES EMPLOIS DANS CHAQUE SECTEUR D'ACTIVITÉ SELON LES ARRONDISSEMENTS D'EXERCICE



Source : données INSEE 2018, ONSS & INASTI 2019. Calculs MOT pour la Belgique, additionnant les proportions d'emploi dans chaque secteur parmi les indépendants et les salariés. Par convention, on a estimé que parmi la moitié des indépendants oeuvrant dans le secteur "industrie et artisanat", la moitié travaillait dans le secteur de la construction et l'autre moitié dans l'industrie.

Economie et emploi – Principaux champ d'activité des arrondissements belges frontaliers

4 Des arrondissements belges essentiellement tournés vers l'industrie et la santé-action sociale

Part des cinq principaux secteurs d'activité des arrondissements belges où les frontaliers des Hauts-de-France occupent au moins 0,4 % des emplois en 2015

Arrondissement belge	Secteur principal n°1 (%)	Secteur principal n°2 (%)	Secteur principal n°3 (%)	Secteur principal n°4 (%)	Secteur principal n°5 (%)	
Furnes	16,7	13,9	12,6	10,1	9,8	Santé humaine et action sociale
Dixmude	19,5	14,0	13,3	10,7	10,6	Industrie manufacturière
Ypres	23,7	19,9	9,1	8,1	7,0	Administration publique
Roulers	21,5	18,4	14,3	11,8	7,6	Commerce ; réparation d'automobiles et de motocycles
Tielt	40,0	10,4	9,3	9,0	8,8	Enseignement
Courtrai	21,5	16,4	13,5	9,9	9,5	Activités de services administratifs et de soutien
Mouscron	26,0	16,5	11,1	10,1	9,2	Construction
Tournai	25,4	12,1	11,7	10,4	9,0	
Ath	17,6	12,4	12,4	11,7	11,4	
Mons	18,7	17,2	14,9	11,1	8,0	
Charleroi	17,3	14,7	12,9	10,6	10,6	
Soignies	22,5	12,7	12,5	11,2	8,7	
Thuin	24,6	15,5	13,5	13,1	9,6	
Philippeville	21,9	17,1	13,2	12,5	6,7	

Source : Note d'analyse INSEE Hauts-de-France, Mars 2019

Note de lecture : dans l'arrondissement de Tournai, les cinq principaux secteurs d'activité sont la santé humaine et action sociale (25,4 % des salariés de la zone), l'enseignement (12,1 %), le commerce (11,1 %), l'industrie manufacturière (10,4 %) et l'administration publique (9 %).

Source : Office national de sécurité sociale belge (ONSS) 2015.

Démographie, Economie et emploi – Eléments issus des entretiens

Entretiens conduits

- **FOREM :**
 - o Catherine Vanoosthuysse, Responsable fonctionnelle, Direction territoriale Hainaut, en charge des relations transfrontalières
- **GIP Réussir en Sambre Avesnois :**
 - o Christelle Lecomte, Directrice
 - o Sylvie Lavécot, Responsable de secteur

Eléments issus des entretiens

- ▶ Des **projets de coopération passés et en cours** pour le développement de formations transfrontalières dans les domaines porteurs (éco-construction avec projet CE2S, Route de la Pierre Bleue, aide à domicile avec projet Act Emploi, partenariat avec Cité des métiers de Bruxelles, agriculture avec projet EAL2, industrie et métiers de la soudure avec projet WELDCOME...), et d'autres projets à l'échelle de toute la frontière entre le Forem, Pôle Emploi et le Département du Nord
 - un obstacle franco-belge majeur pour le renforcement des parcours de formations en transfrontalier : **la non-reconnaissance du statut de l'apprenant transfrontalier**
- ▶ Une **gouvernance de l'emploi transfrontalier** qui se structure à l'échelle Hauts-de-France / Wallonie / Région Flamande
- ▶ Des **problématiques propres au territoire** qui se retrouvent des deux côtés de la frontière avec une non-adéquation partielle de la main d'œuvre aux besoins d'emploi, et un travail spécifique à mener pour favoriser la mobilité transfrontalière des publics les plus éloignés de l'emploi
 - Pour autant, les flux tendent plutôt à se polariser dans le sens France → Belgique, que dans le chemin inverse, en manque d'attractivité
- ▶ **Des secteurs d'emploi prioritaires pour le versant belge** sur la santé, l'enseignement et le commerce (gros et détail)



Démographie, Economie et emploi – Récapitulatif des enjeux et perspectives

Perspectives de travail à l'issue du diagnostic

- ▶ Pour pallier le **déficit d'attractivité résidentielle** côté français (qui tend à se relever légèrement, en parallèle d'une augmentation des flux de frontaliers vers la Belgique) : renforcer les coopérations avec la Belgique en matière de formations et d'emploi pour élargir les opportunités professionnelles des résidents ?
- ▶ Un **vieillessement global de la population franco-belge** amené à se prolonger dans les années suivantes : renforcer les programmes de formation conjoints dans l'économie présenteielle et les secteurs de la santé et du tourisme ?
- ▶ Une **inadéquation entre emplois vacants**, relative **fuite de la main d'œuvre** qualifiée vers la Belgique et **difficultés de mobilité** (notamment transfrontalière) pour les publics les plus précaires :
 - Soutenir davantage les projets de coopération visant à faciliter la mobilité transfrontalière des publics vulnérables ?
 - Lancer une étude globale de Gestion Prévisionnelle de l'Emploi et des Compétences (GPEC) à l'échelle du territoire transfrontalier ?
 - S'appuyer sur les coopérations entre universités, centres de formation et centre de compétences comme locomotives pour un marché plus intégré de l'emploi en transfrontalier ?
 - Appuyer la mise en place d'un club d'affaires franco-belge transfrontalier ?
- ▶ **Une gouvernance franco-belge de l'emploi qui tend à se restructurer** pour prendre à bras-le-corps les obstacles à la mobilité professionnelle transfrontalière : un lieu à investir pour la CAMVS en lien avec la Préfecture et les partenaires belges ?
- ▶ Dans le cadre des **prochaines programmations européennes, des engagements issus du Pacte Sambre-Avesnois-Thiérache** et des **crédits nationaux pour la relance et la ré-industrialisation**, des opportunités pourraient être saisies en lien avec les partenaires belges au bénéfice des établissements industriels du territoire ?





Tourisme, Culture et Patrimoine

Constats & Analyses

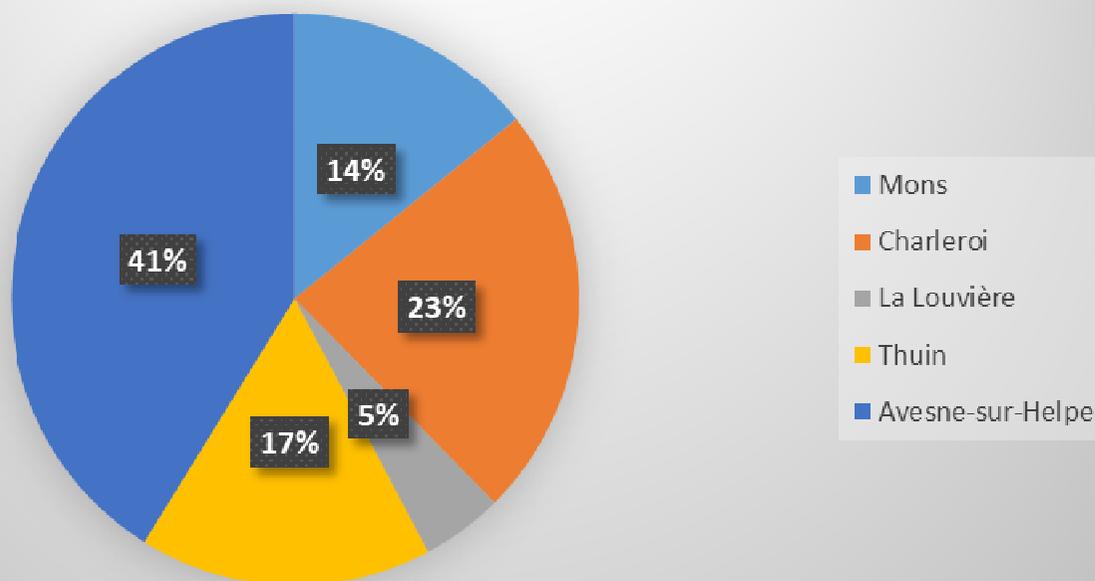
Indications de fréquentation

- ▶ Côté belge, d'après les statistiques fédérales, en 2019, 52% des nuitées dans la Province de Hainaut sont le fait de résidents étrangers. Parmi ceux-ci **les résidents français sont la deuxième nation de provenance représentée** (26%), derrière les Pays-Bas (29%), et devant le Royaume-Uni (10%). Pour la Maison de Tourisme du Pays des Lacs, **la base de loisir des Lacs de l'Eau d'Heure constitue le pôle d'attractivité touristique majeur du territoire belge concerné (hors pays montois)**. En termes de nuitées, du fait d'une proportion importante de séjours longs (5,3 nuits en moyenne par arrivant), la commune de Froidchapelle fait jeu égal, voire dépasse la commune de Charleroi parmi toutes les communes du territoire belge étudié (autour de 250 000 nuitées chacune en 2018-2019, quand Mons la commune n°3 en fait moins de 200 000).
- ▶ Côté français*, d'après l'enquête de fréquentation touristique 2021 réalisée par les offices de tourisme de l'Avesnois, la clientèle provient de France pour 79% d'entre elle et notamment des Hauts-de-France (53% de la clientèle française). Parmi les **21% de clientèle étrangère, 71% viennent de Belgique, 20% des Pays-Bas et 5% d'Allemagne**. Parmi les 74% ayant passé au moins une nuitée, 28% l'ont fait dans un village-vacances, **la base de loisirs du Val Joly étant identifiée comme l'une des principales polarités pour l'offre touristique de l'Avesnois**. Enfin, parmi les activités pratiquées, la randonnée sous toutes ses formes (à pied, à vélo ou à cheval) est la première citée.

**par rapport aux données belges, on remarque un relatif manque de données accessibles côté français à une échelle territoriale fine sur cet enjeu*



Capacité d'hergement du territoire transfrontalier (nombre de lits)



Source : INSEE 2021 ; OTW 2019 ; sont compris les hôtels, campings, résidences de tourisme, gîtes et meublés, villages de vacances et auberges de jeunesse.

Capacités touristiques	Mons	Charleroi	La Louvière	Thuin	Avesne-sur-Helpe	CAMVS (EPCI)
Nombre d'établissements	48	40	14	97	44	13
Nombre de lits / Capacité	1140	1871	372	1333	3295	647

Tourisme, Culture et patrimoine

Communes ayant les capacités d'hébergement les plus importantes	Nombre d'établissements	Capacité / Nombre de lits
Eppe-Sauvage	2	1123
Charleroi	12	1040
Mons	28	937
Froidchapelle	15	452
Sivry-Rance	23	355
Fleurus	4	264
Maubeuge	5	290
Chapelle-Lez-Herlaimont	1	225
La Louvière	3	223
Chimay	17	202
Le Quesnoy	2	174
Fourmies	3	154

Source : INSEE 2021 ; OTW 2019 ; sont compris les hôtels, campings, résidences de tourisme, gîtes et meublés, villages de vacances et auberges de jeunesse.



Entretiens réalisés

- ▶ France : **Office du Tourisme Sambre Avesnois**
 - David Petit, directeur
- ▶ Belgique : **Maison du Tourisme du Pays des Lacs**
 - Christine Charue, directrice

Éléments et projets en cours issus des entretiens

- ▶ La structuration d'une offre touristique en transfrontalier est un axe de coopération qui paraît pertinent pour les différents acteurs rencontrés, **au service de l'attractivité résidentielle du territoire**.
- ▶ Des deux côtés de la frontière, le développement du **tourisme « vert », d'excursion et de court séjour**, à destination des résidents des grandes métropoles voisines est perçu comme un axe de développement touristique prioritaire. Le passage de l'Eurovélo 3 sur le territoire est une opportunité pour structurer l'offre.
- ▶ Pour l'office du tourisme de Sambre-Avesnois, **la réouverture de la Sambre est un élément tout à fait déterminant** pour engager une dynamique propice de développement économique et touristique du territoire en transfrontalier.
- ▶ Le développement de l'offre touristique, notamment côté français, est aussi envisagé comme pouvant se faire en premier lieu **au service des résidents du territoire**, par exemple avec le développement des voies de mobilité douce, la valorisation du patrimoine local, le développement des commerces de bouches et le renforcement des complémentarités en matière d'offre culturelle.
- ▶ **Le Département du Nord a un rôle clef**, notamment pour le développement du réseau des points nœuds et le développement de projets touristiques transfrontaliers en lien avec les partenaires belges.
- ▶ En termes de projets transfrontaliers, selon la Maison de tourisme du Pays des Lacs, **une première étape pourrait être la mise en place du réseau des points nœuds en transfrontalier** et de la boucle des lacs (Est de l'Avesnois) d'ici mi-2022. Une deuxième étape, qui pourrait être abondée dans le cadre de la prochaine programmation interreg est de **promouvoir l'éco-tourisme en développant des expériences immersives auprès des artistes et artisans du territoire transfrontalier** (modèle du tourisme lab).



Perspectives

- ▶ Pour **favoriser l'attractivité résidentielle du territoire** et son développement économique, les coopérations en matière touristique et culturelle pourraient faire l'objet d'une stratégie franco-belge dédiée ?
 - *Le développement du tourisme en transfrontalier **pourrait notamment impliquer sur le versant français le PNR de l'Avesnois et le Département du Nord**, en lien avec les initiatives existantes, et en rapport avec une échelle pertinente d'action pour les complémentarités touristiques.*
- ▶ L'exemple du GEIE Destination Ardenne peut être cité comme approche transfrontalière similaire, faisant le lien avec l'essor de pratiques telles que le **vélotourisme** ou le **tourisme vert**, dans une recherche d'adaptation des touristes au changement climatique.
- ▶ Le réseau cyclable et de randonnée en transfrontalier est en cours de développement, la réouverture de la Sambre peut **faire apparaître de nouvelles opportunités économiques** (offre de restauration, loisirs, activités nautiques...), à stimuler ? (cf. Pacte SAT)
- ▶ Un projet transfrontalier **valorisant les expériences auprès des artisans et acteurs économiques du territoire** (tourisme lab) pourrait être porté ?



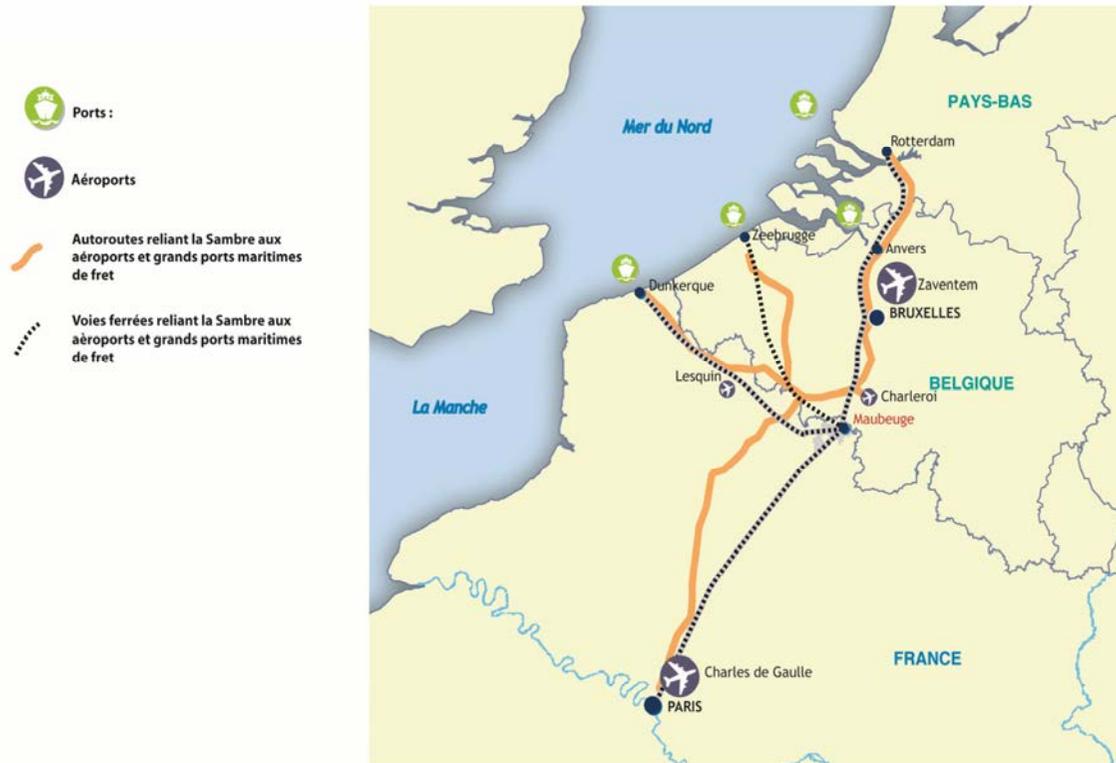


Transports et mobilités durables

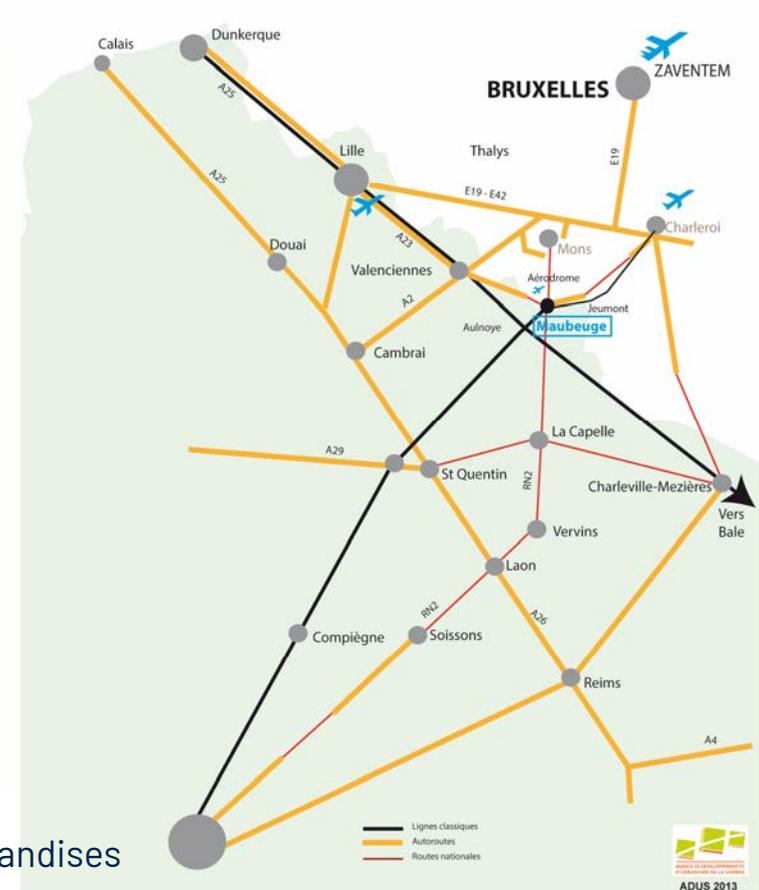
Constats & Analyses

Transports et mobilités durables

Accessibilité des grands ports maritimes et des aéroports



Infrastructures de transport



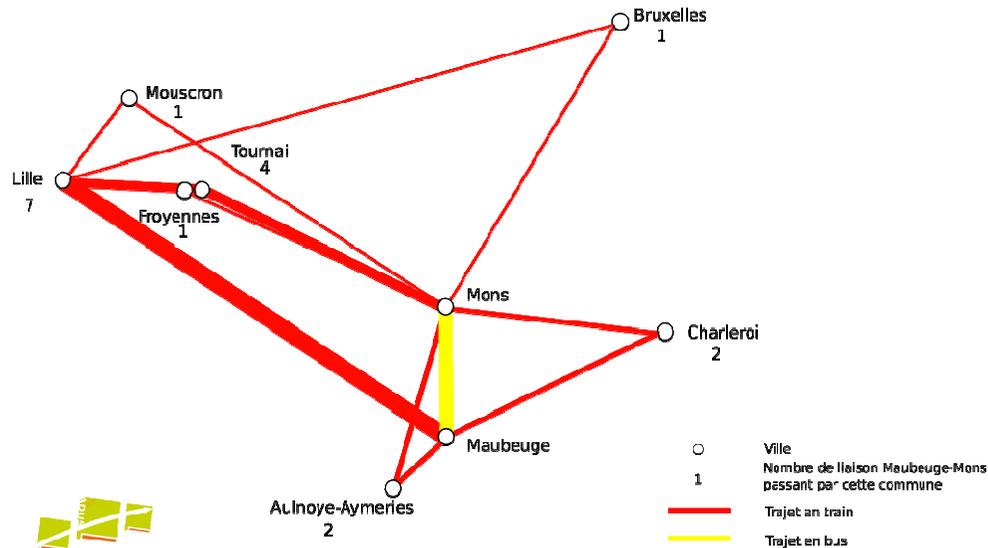
- Une zone riche en infrastructures de transports
- Position en étoile pour les flux internationaux de personnes et de marchandises
- Proximité des capitales économiques
- Mais des insuffisances en matières de liens transfrontaliers





Offre de transport vers la Wallonie

Ensemble des trajets possibles proposés vers Mons depuis Maubeuge en transports en commun



Sources : SNCT, SNCB, TEC, STIBUS

Déplacement Aulnoye-Aymeries - Mons

AULNOYE AYMERIES À MONS

9h17	9h55	38 mn
19h22	19h58	36 mn
Autres		2h22 minimum



MONS À AULNOYE-AYMERIES

6h15	6h42	27 mn
17h06	17h33	27 mn
Autres		2h22 minimum



46 min vers Mons depuis Aulnoye-Aymeries

36 min vers Mons depuis Maubeuge



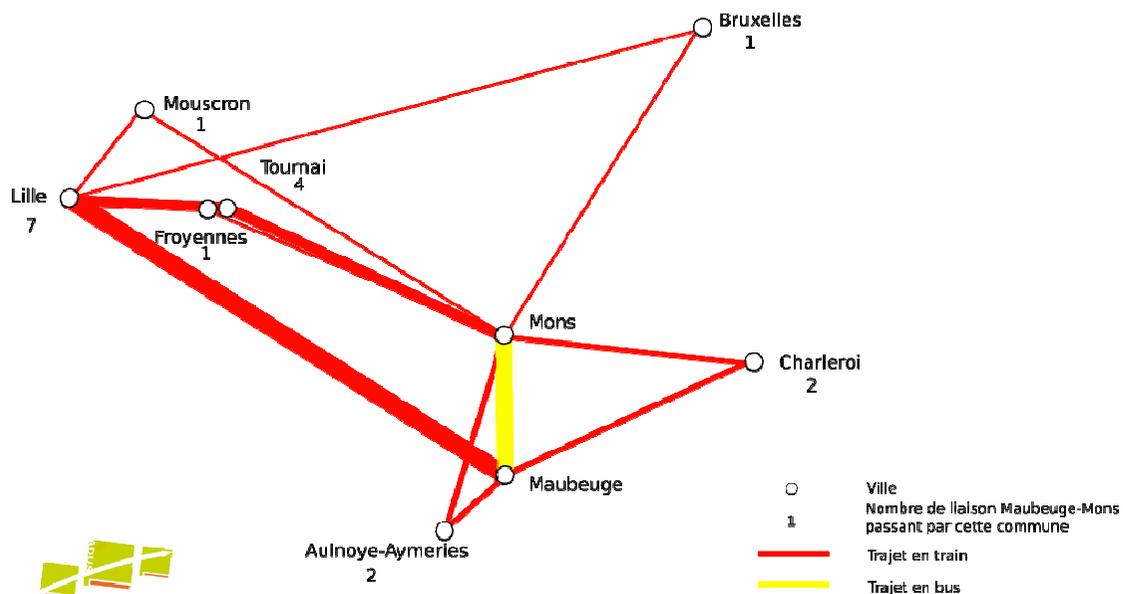
52 min vers Mons depuis Maubeuge

→ Des dessertes existantes mais peu efficaces en transport en commun.



Offre de transport vers la Wallonie

Ensemble des trajets possibles proposés vers Mons depuis Maubeuge en transports en commun



Sources : SNCB, SNCB, TEC, STIBUS

Déplacement Charleroi - Maubeuge



Maubeuge à Charleroi

9h30	10h10	40 mn
19h32	20h06	34 mn
Autres		3h34 minimum

Charleroi à Maubeuge

6h15	6h42	27 mn
17h06	17h33	27 mn
Autres		2h22 minimum



49 min vers Charleroi depuis Maubeuge



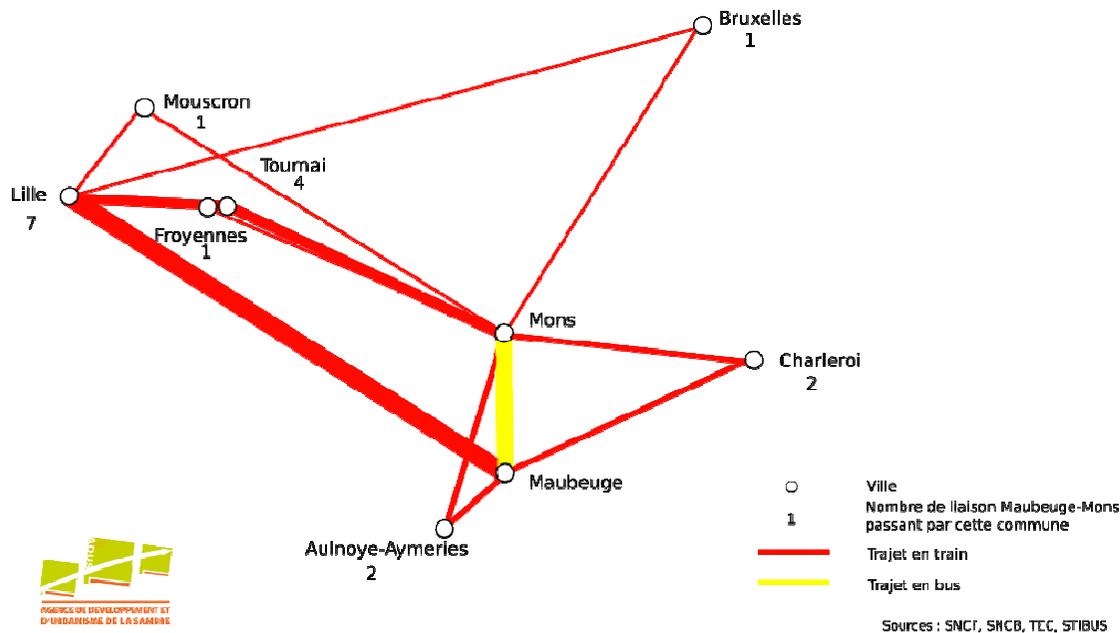
2h00 vers Charleroi depuis Maubeuge

→ Constat identique: des dessertes existantes mais peu efficaces en transport en commun.



Offre de transport vers la Wallonie

Ensemble des trajets possibles proposés vers Mons depuis Maubeuge en transports en commun



Déplacement Maubeuge - Bruxelles



Maubeuge - Bruxelles Midi
25 10 2021

D	A	Tps trajet
5h13	7h55	2h42
5h17	7h55	2h38
7h13	9h43	2h30
8h13	11h01	2h48
8h55	11h05	2h10
9h13	12h17	3h04
10h13	13h48	3h35
10h13	14h05	3h52
11h40	15h33	3h53
13h47	18h05	4h18
16h13	18h43	2h30
18h13	20h43	2h30
18h55	21h05	2h10
20h14	22h51	2h38

Source : <https://www.ter.sncf.com>



1h18 min vers Bruxelles depuis Maubeuge

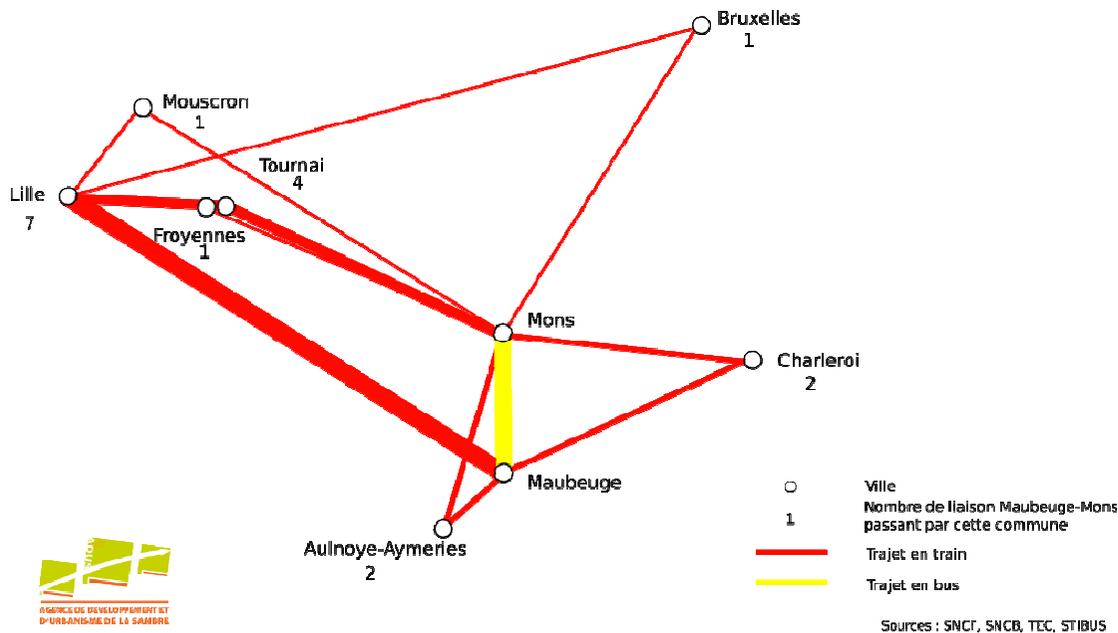


2h52 vers Bruxelles depuis Maubeuge
(4 correspondances en bus)

→ Constat identique: des dessertes existantes mais peu efficaces en transport en commun.

Offre de transport vers la Wallonie

Ensemble des trajets possibles proposés vers Mons depuis Maubeuge en transports en commun



Déplacement Aulnoye-Aymeries - Bruxelles



Aulnoye-Aymeries - Bruxelles Midi
25 10 2021

D	A	Tps trajet
5h52	7h55	2h03
7h25	9h43	2h18
7h52	10h48	2h56
8h52	11h01	2h09
9h17	11h05	1h48
9h52	12h17	2h25
10h52	13h48	2h56
10h52	14h05	3h13
11h52	14h48	2h56
12h25	15h33	3h08
14h25	17h48	3h23
14h25	18h05	3h40
16h25	18h43	2h18
18h25	20h43	2h18
19h22	21h05	1h43
20h52	22h51	2h00

Source : <https://www.ter.sncf.com>



1h30 min vers Bruxelles depuis Aulnoye-Aymeries



2h07 vers Bruxelles depuis Aulnoye-Aymeries (3 correspondances en bus, passage par Lille)

→ Constat identique: des dessertes existantes mais peu efficaces en transport en commun.

Migrations alternantes (domicile – travail)

Migrations domicile-travail
De la Sambre vers la Belgique
2017

	Nb	%
Deux roues motorisés	12	0
Marche à pied	5	0
Pas de transport	3	0
Transport en commun	72	2
Voiture	3 324	97
Total	3 416	100

Migrations domicile-travail
De la Sambre vers l'arrondissement de Mons
2017

	Nb	%
Deux roues motorisés	7	0
Transport en commun	15	1
Voiture	1 495	99
Total	1 516	100

Migrations domicile-travail
De la Sambre vers L'arrondissement de Charleroi
2017

	Nb	%
Deux roues motorisés	5	1
Transport en commun	10	2
Voiture	625	98
Total	640	100

Migrations domicile-travail
De la Sambre vers Bruxelles
2017

	Nb	%
Transport en commun	24	10
Voiture	214	90
Total	238	100

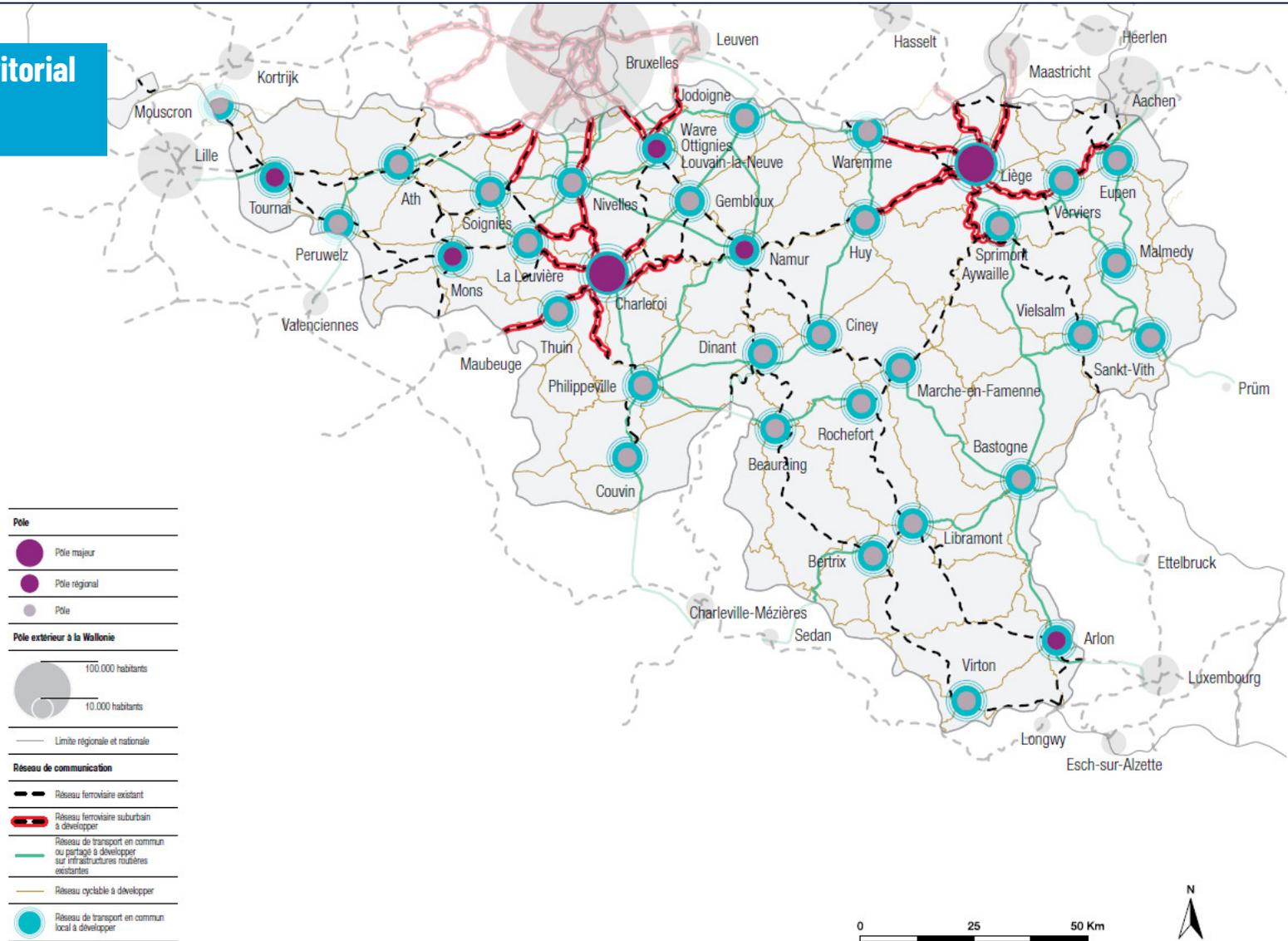
- La quasi-totalité des sambriens travaillant en Belgique se rendent dans ce pays en voiture.
- L'offre de transport collectif n'est pas inexistante, mais n'est pas compétitive par rapport à la voiture en raison de temps de trajet beaucoup trop long.



Schéma de Développement territorial de la Wallonie 2019

Mobilités ferroviaires

Le gouvernement wallon identifie dans son dernier document cadre l'enjeu de maintenir la connexion Mons-Maubeuge et de développer celle entre Charleroi et Maubeuge, notamment via **un renforcement du réseau ferroviaire suburbain Charleroi-Maubeuge**



Liaisons ferroviaires CAMVS - Wallonie

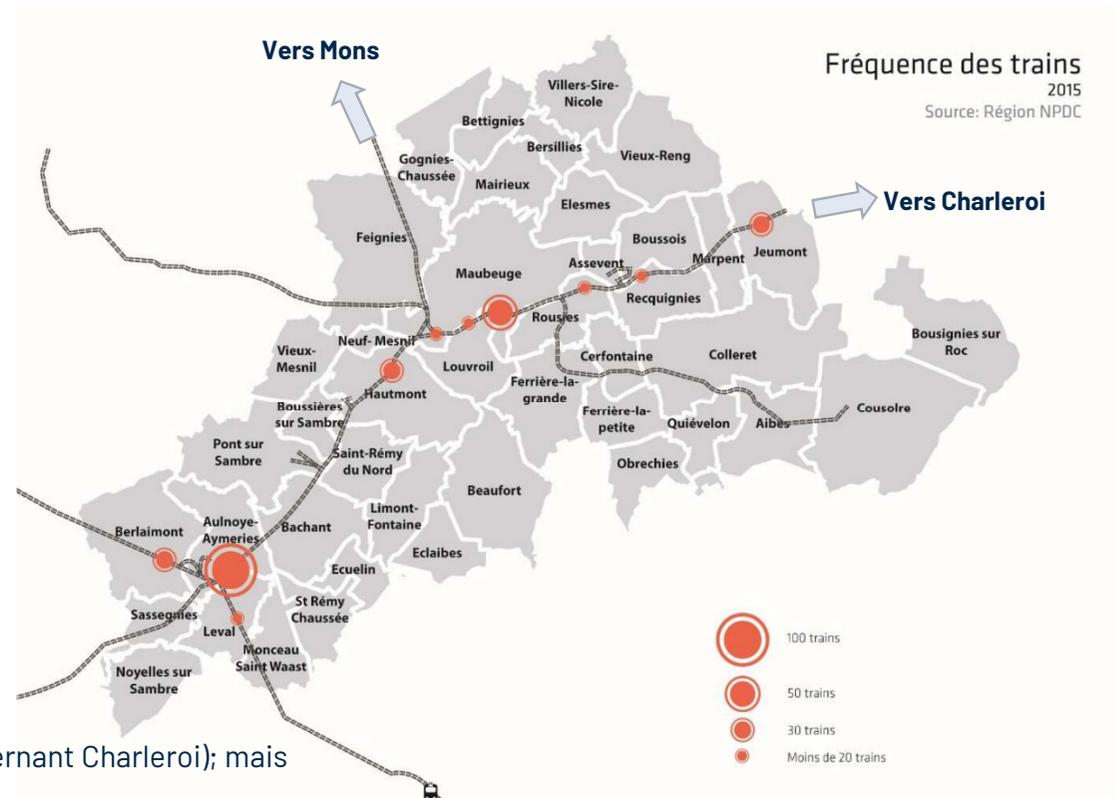
Mobilités ferroviaires (transport de personnes)

La desserte ferroviaire transfrontalière est intégrée dans l'axe secondaire qui traverse la CAMVS. Celle-ci relie Paris et Saint-Quentin à Aulnoye-Aymeries-Maubeuge, et se prolongent vers la Belgique, Charleroi, via Feignies et Mons.

En 2019, deux liaisons ferroviaires transfrontalières présentent des enjeux en termes de **gestion** et de **fréquentation (causée par la pandémie COVID-19)**, jusqu'à interroger leur pérennisation :

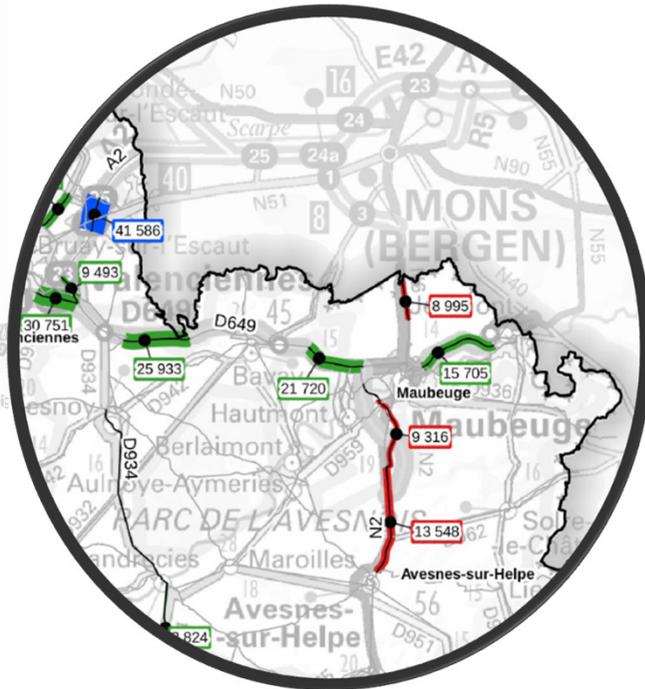
- Aulnoye-Aymeries → Mons ;
- Maubeuge → Charleroi

- Pas de réponse transfrontalière **idéale** sur la desserte ferroviaire ;
- Horaires des trains **non adaptés** aux déplacements pendulaires (20 personnes par train concernant Mons, 30 personnes par train concernant Charleroi); mais des trains adaptés aux correspondances vers Paris
- **Matériel des réseaux différent entre les deux versants** (enjeu d'harmonisation qui passe par des coopérations entre la Région HDF (AOM cheffe de file) et la SNCB (sous tutelle de l'Etat fédéral));
- **Réflexions multiscales à harmoniser pour le développement de dessertes transfrontalières** entre les deux versants (**FR**: raisonnement à l'échelle d'un arrondissement ou d'une agglomération / **BE**: raisonnement à l'échelle de l'état fédéral)

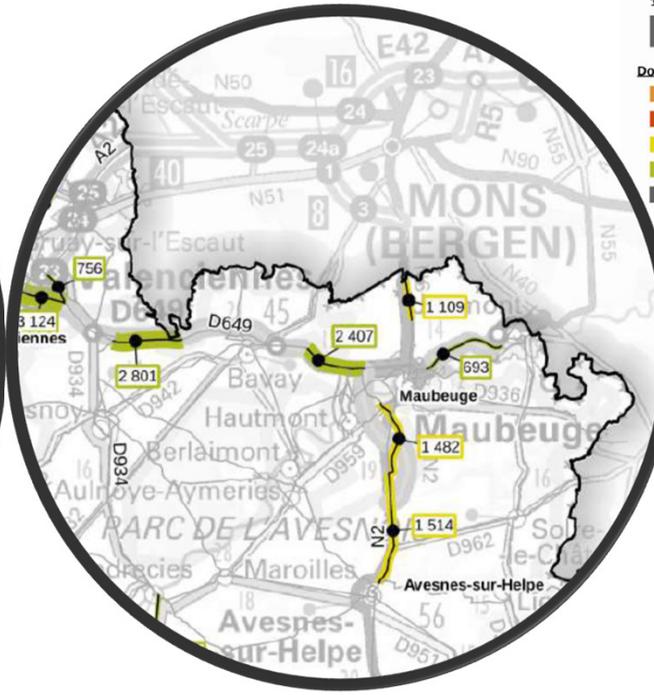
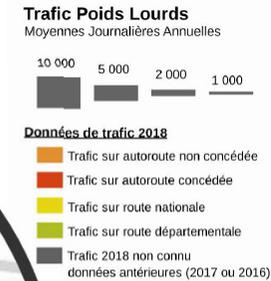


Recensement de la circulation tous véhicules & poids lourds dans la Région Hauts-de-France 2018 – données DREAL

Transports routiers - Circulation tous véhicules



Circulation poids lourds



Les résultats ici représentés ont pu faire l'objet d'une reconstitution ou d'une extrapolation sur la base des données des stations de recueil de trafic.

La précision des données ne permet pas de réaliser des évolutions temporelles des trafics.

Les données existantes manquent à l'échelle transfrontalière, et posent la question de la réalisation d'études dédiées, afin de pouvoir faire un état des lieux des enjeux.



Schéma directeur du SMTUS

Transports routiers

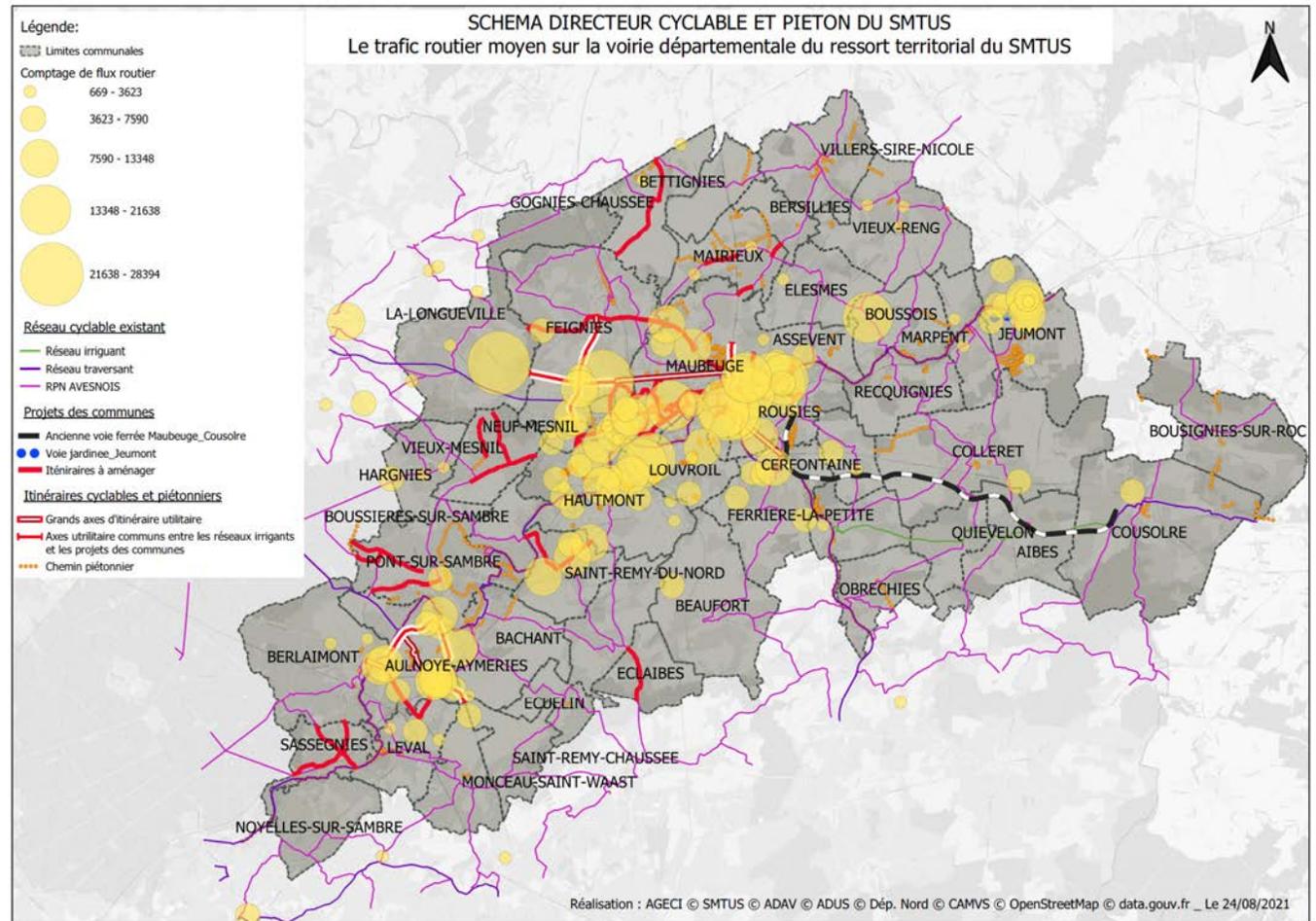
Une charge trafic importante sur la trame viaire principale de la CAMVS.

Cohérence de cette charge trafic avec les **3 pôles urbains majeurs de la CAMVS** (Maubeuge – Louvroil/Hautmont – Aulnoye-Aymeries – Jeumont)

Une charge trafic moins importante vers la Belgique.

Malgré cette charge trafic réduite vers la Belgique, les flux de camions (transport de marchandises essentiellement) restent conséquents à l'échelle locale.

Conséquences : nuisances sonores et émissions de GES dans les petites communes de la CAMVS



Contournement nord de Maubeuge

Transports routiers: projets d'infrastructures

Contournement de Maubeuge

- Tracé de 12,70 kilomètres
- Liaison RD649 (depuis Valenciennes) au sud Ouest de Maubeuge (RN2)
- Liaison à la RN2 au Nord de Maubeuge (route de Mons)
- Liaison RN2 à la RD649 vers Jeumont et Charleroi
- Début des travaux en 2023, fin en 2033 ?

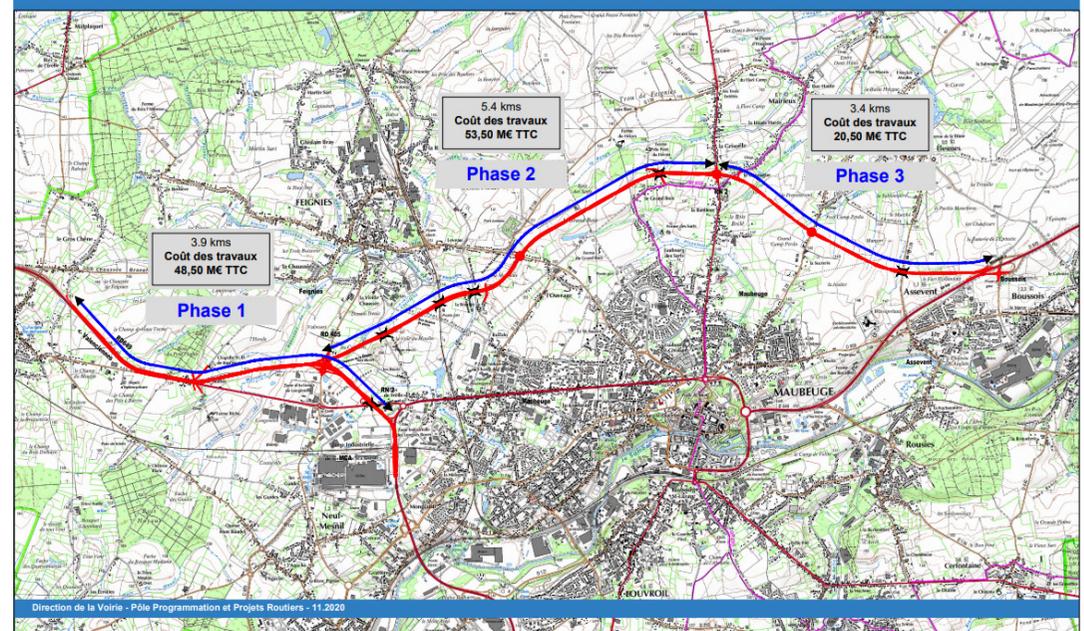


Objectifs du projet:

- Favoriser le développement économique
- Améliorer le cadre de vie de ses habitants
- Réduction du trafic routier traversant les zones urbaines
- Meilleur partage de la voirie

Contournement Nord de Maubeuge Plan de définition de la variante de tracé retenue

Nord
le Département est là →



Approche transfrontalière:

- Renforcement des liaisons routières avec Charleroi et Mons
- Amélioration directe des liaisons avec Mons (requalification RN2 et RN6 (B), jonction avec le ring de Mons)
- Desserte améliorée pour les flux de marchandises (moyenne distance) et migrations alternantes (depuis Maubeuge et Valenciennes)

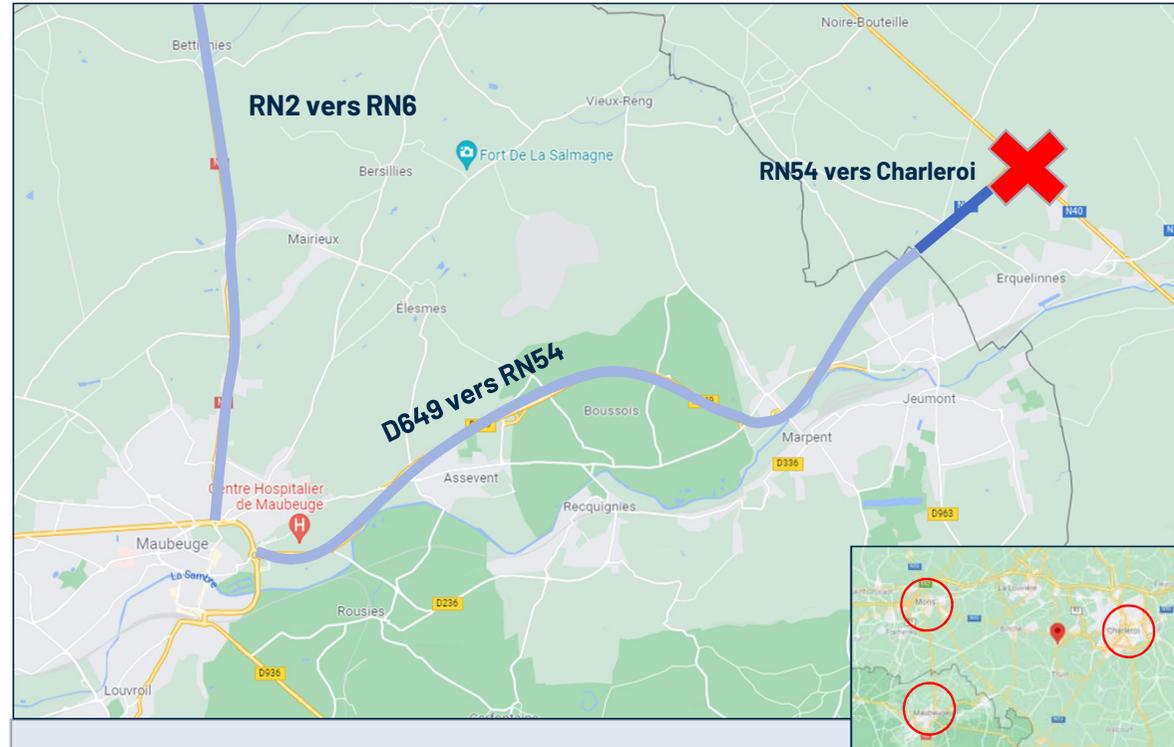
Transports routiers: projets d'infrastructures

Axe Maubeuge-Charleroi (RD649-RN54)

- 2x2 voies depuis la D649 (Maubeuge) vers la RN54 (Charleroi) bloquée à Erquelinnes.
- Passage obligé par les petites routes (allongement du trajet vers Charleroi)
- Projet de poursuite du tronçon manquant vers Charleroi
 - **Blocage politique entre les deux versants**
 - **Alternatives proposées sur le ferroviaire mais insuffisantes en l'état actuel**



Projet à inscrire dans une coopération politique transfrontalière ?



Enjeux transfrontaliers:

- Nécessité d'études transfrontalières complémentaires pour analyser les potentiels, les impacts positifs et négatifs...
- Renforcement et amélioration des liaisons routières avec Charleroi
- Desserte améliorée pour les flux de marchandises (moyenne distance) et migrations alternantes (depuis Maubeuge et Valenciennes) ?

Transports routiers: projets d'infrastructures

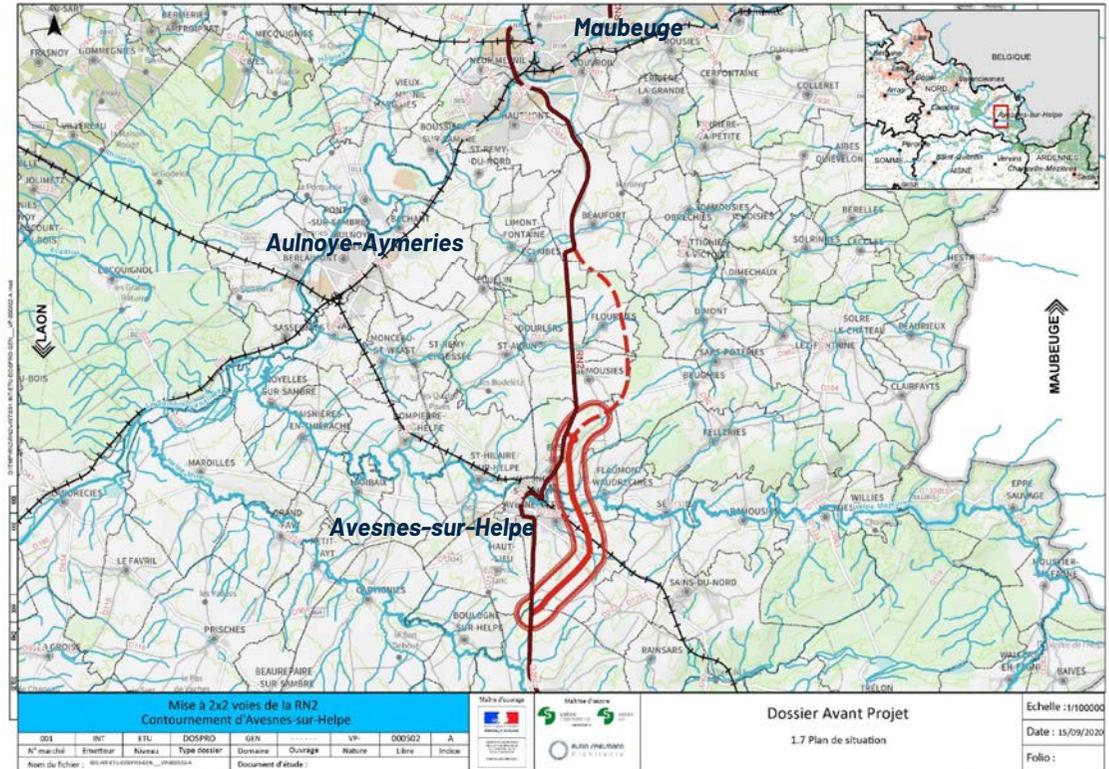
Passage à 2x2 voies de la RN2 entre Laon et Avesnes-sur-Helpe

- Projet déclaré d'utilité publique (concertation publique préalable en 2022)
- Contournement d'Avesnes-sur-Helpe vers Maubeuge au Nord et Laon au Sud (vers Paris sans autoroute)



Objectifs du projet:

- Améliorer les conditions de déplacement sur l'axe Maubeuge - Avesnes et sécuriser les carrefours et les dépassements
- Désenclaver le territoire
- Réduire les nuisances en centres-bourgs
- Développer une réflexion multimodale
- Développement économique



Approche transfrontalière:

- Accessibilité renforcée et améliorée (temps de déplacement) vers le nord de la CAMVS et la Belgique (Mons/Charleroi);
- Accessibilité renforcée aux pôles d'emplois de la CAMVS et de Mons
- Desserte améliorée pour les flux de marchandises (moyenne distance)

Planification régionale de l'intermodalité (PRI) et planification régionale des infrastructures de transport (PRIT) – SRADDET HDF 2020

Transport de marchandises (fret ferré)

Les liens avec la Belgique se font par l'intermédiaire de certains projets.
Faible fréquentation des lignes de fret au sein de la CAMVS

- **12 trains fret/jour Maubeuge et Aulnoye-Aymeries (en 2016)**
- Donc report modal « poids lourds » évident vers Paris ou la Belgique
- A noter l'accord Etats Belge et Français concernant la relance de la liaison fret entre Valenciennes et Mons (investissement de 2 millions côté belge et 15 millions côté français) pour reconstituer l'infrastructure, une partie de la ligne ayant été défermée
- Identifier les **opportunités de fret fluvial** avec la réouverture de la Sambre (entreprises du territoire de la CAMVS intéressées, dans un souci de réduction de l'emprunte carbone et pénuries de chauffeurs)
- Identifier les **opportunités d'une plateforme multimodale** France/Belgique dans le périmètre d'étude.



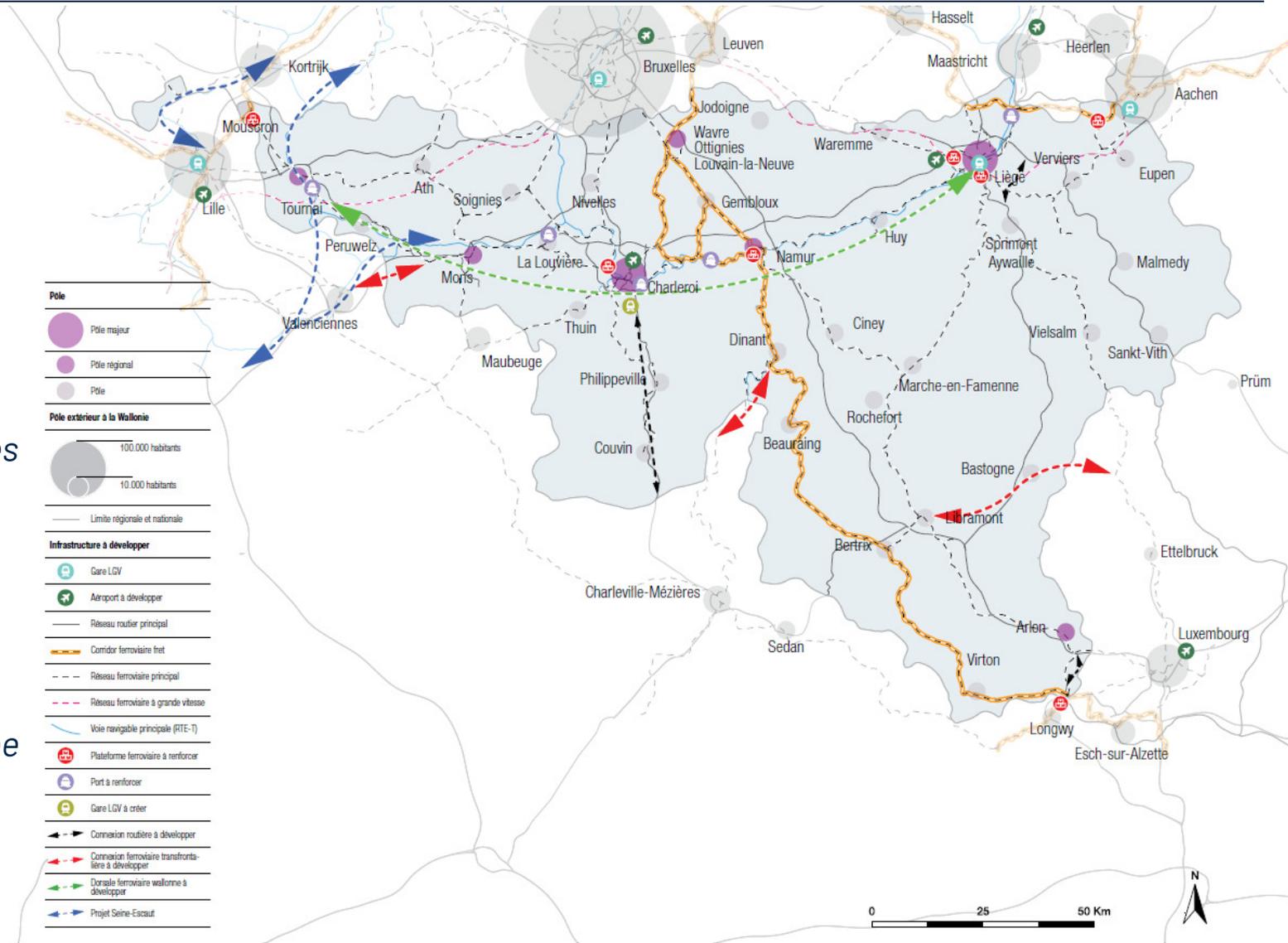
Carte 17- Trafic fret moyen journalier 2016



Schéma de Développement Territorial de la Wallonie 2019

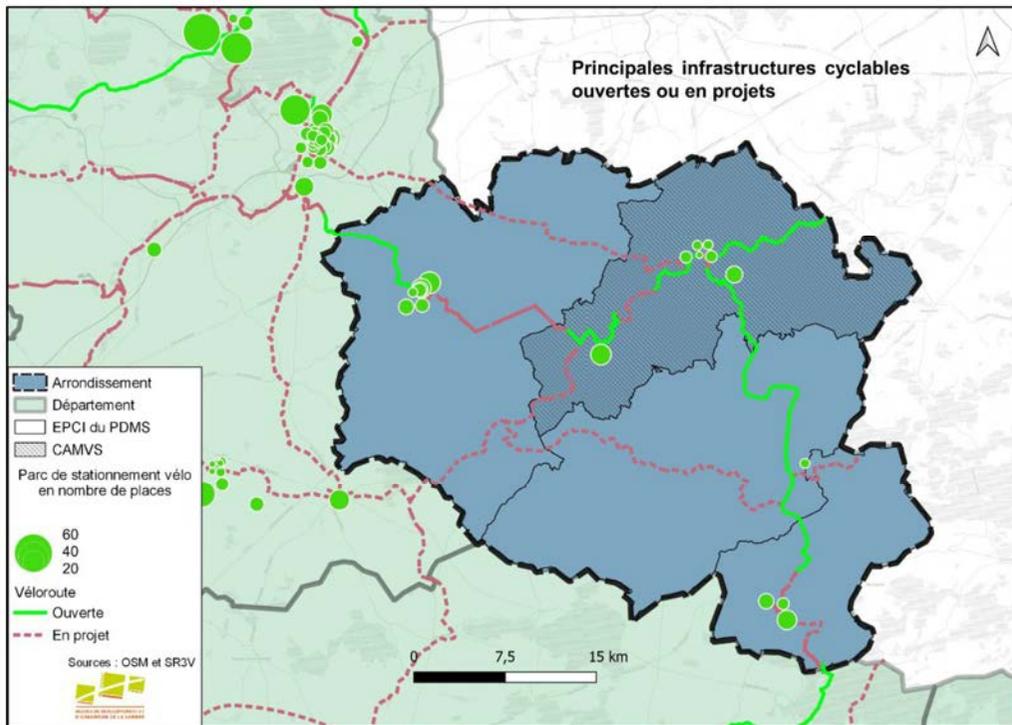
Transport de marchandises

Les axes Maubeuge-Charleroi & Maubeuge-Mons ne sont en revanche pas identifiés au sein des documents directeurs wallons comme prioritaires au développement de l'activité fret, mais plutôt comme favorables au développement des mobilités de proximité, des activités présentes et du tourisme (Vallée de la Sambre).



Réseau Ravel et infrastructures cyclables

Voies cyclables



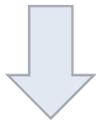
- Un réseau cyclable transfrontalier structuré, jalonné et reconnu:
 - Eurovélo 3 (Scandibérique)
 - V31 (vers Mormal)
- Mais quelques discontinuités à combler.



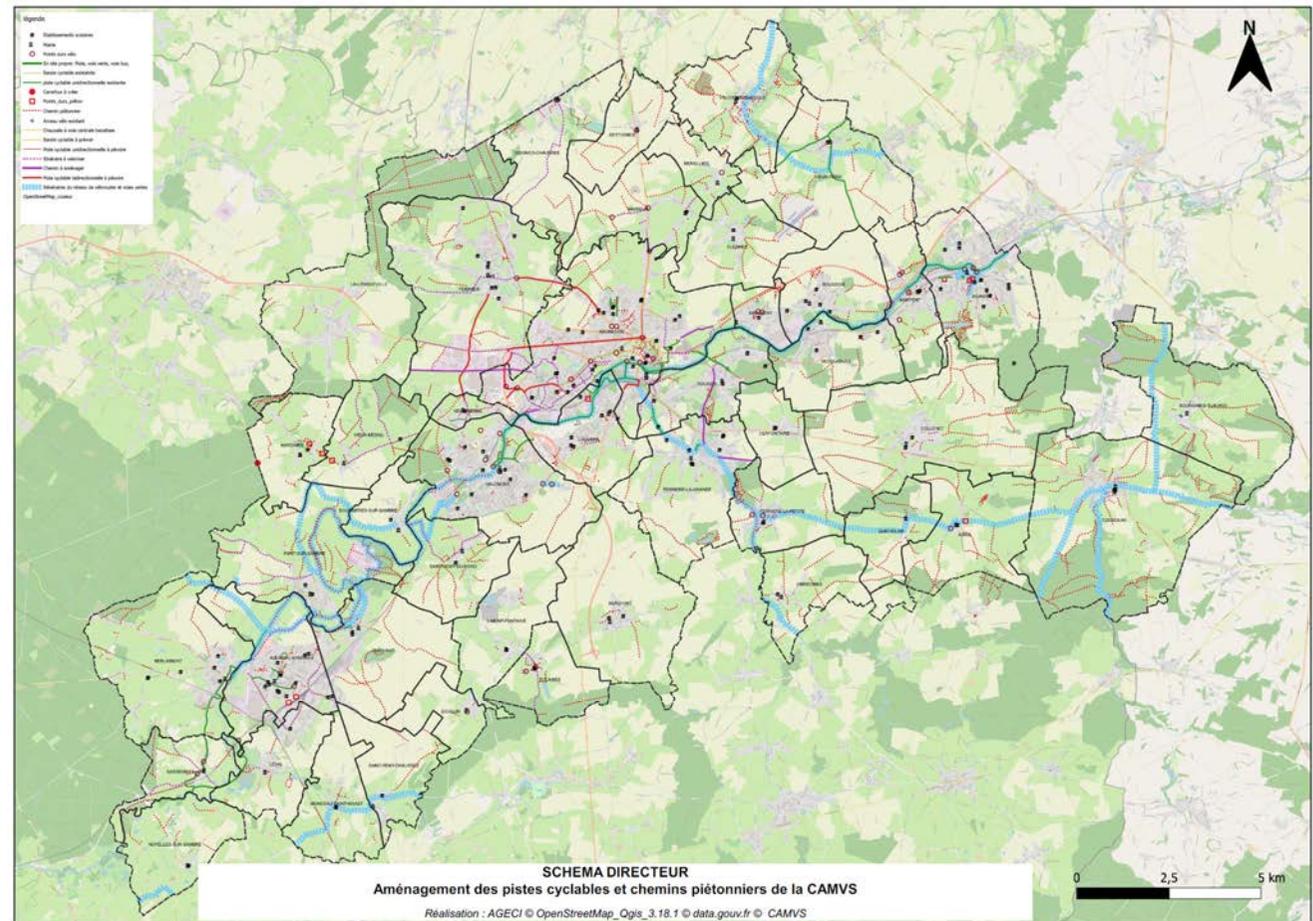
Voies cyclables

Schéma directeur cyclable et piéton du SMTUS:

- Réseau touristique et ludique
- véloroutes voies vertes
- Volonté d'un réseau utilitaire



Envisager des liaisons transfrontalières utilitaires?



Covoiturage

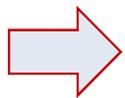
Plateformes de covoiturage plus nombreuses sur le versant belge que français:

➤ CAMVS:

- 11 plateformes recensées PASS PASS
- 72 besoins de places covoiturage identifiés
- Impossibilité de programmer un covoiturage transfrontalier via PASS PASS

- Arrondissements wallons:

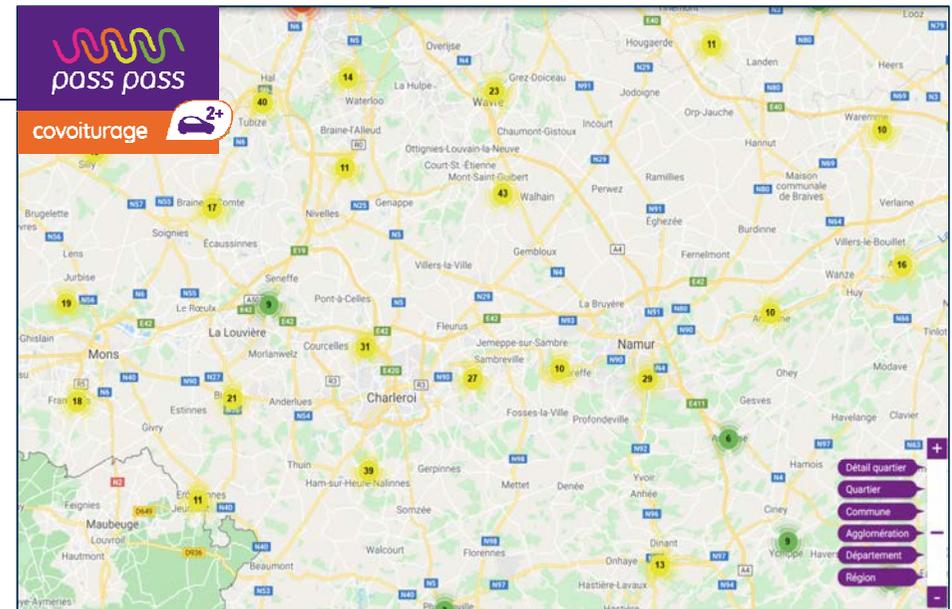
- Un réseau de plateformes de covoiturage également structuré porté par la Région wallonne
- Covoiturage transfrontalier non possible via les plateformes SPW



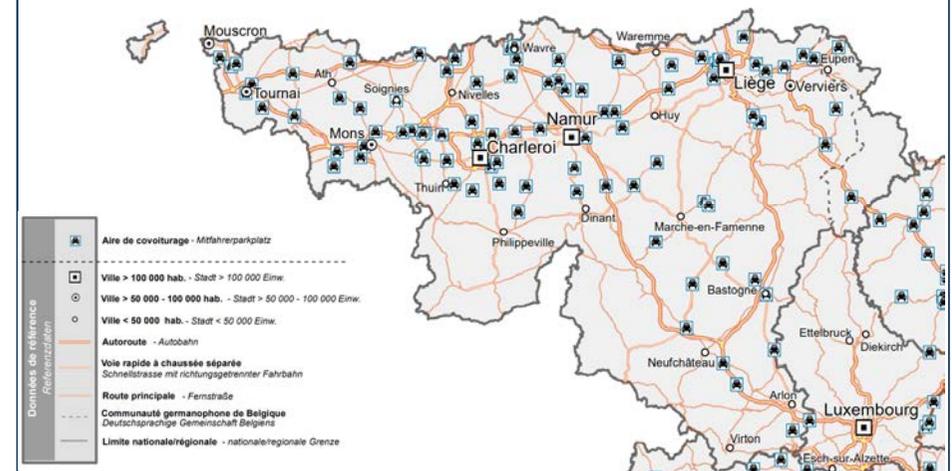
Envisager des coopérations pour expérimenter le covoiturage transfrontalier ?

Sources des données:

- FR: schéma interdépartemental du covoiturage (2016) et réseau PASS PASS, 2021
- BE: GIS-GR Wallonie, 2021



Aires de covoiturage 2021 - Mitfahrerparkplätze 2021



Opportunité de dialogue et de coopérations transfrontalières avec la loi LOM (Décembre 2019)

Une amélioration de la desserte transfrontalière qui pourrait passer par la loi d'orientation des mobilités (LOM)

- Renforce le rôle de la Région HDF
- Découpage du territoire régional en 10 « **bassins de mobilité** »
- CAMVS: bassin « **Hainaut Cambrésis Thiérache** »

Intégrée dans un **Contrat opérationnel de Mobilité**

→ Il devra faciliter le passage d'un réseau de mobilités à un autre, d'un mode de déplacement à un autre (intermodalité)

→ **Le sujet transfrontalier peut faire partie du futur contrat à l'échelle du bassin « HCT », dans cette logique d'intermodalité**

→ **Un nouvel espace de dialogue possible avec le versant belge**

(recherche de coordination des réseaux et stratégies)

Intégrée dans un **Plan d'action Mobilité Solidaire**

(avec le Département du Nord)



Hainaut Cambrésis Thiérache



CTAP – 6 décembre 2021

	812 500
	177
	12
	5 %
	14 %
	20 %
	18 540 €

Le diagnostic en cours se situe dans un bon timing en vue de l'élaboration de ces deux futures stratégies « mobilité »

Entretien conduit

Entretien avec la **Région Hauts-de-France**, Direction des services de transport & Direction des infrastructures de mobilité et du Canal Seine Nord Europe (Laurent Verdier, Aymeric Egea, Doriane Chevereau, Loïc Lemancel)

Synthèse des enjeux et éléments issus de l'entretien

- Le **cadencement des liaisons ferroviaires Aulnoye-Mons et Maubeuge-Charleroi serait à renforcer** pour garantir la pérennisation des lignes et le développement de l'intermodalité. Cette perspective est étudiée par la Région Hauts-de-France, en lien avec la SNCB et l'Etat fédéral belge qui sont ses interlocuteurs sur ce sujet. L'information et la communication sur l'existence de ces liaisons doivent également être améliorée.
 - Les deux régions de la Wallonie et des Hauts-de-France n'ont pas de liens directs de travail aujourd'hui sur les questions de transport. **Un travail stratégique transfrontalier multi-acteurs serait à conduire** pour élaborer une stratégie globale de mobilité.
 - Le manque de données sur les déplacements transfrontaliers pourrait nécessiter **une enquête déplacements sur le modèle du projet INTERREG Transmobil** développé sur la frontière entre les HdF et la Région Flamande.
 - L'élaboration du contrat opérationnel du bassin de mobilité Hainaut-Cambrésis-Thiérache est l'occasion d'articuler les différentes offres de transport présentes sur le territoire et d'intégrer les mobilités transfrontalières. De plus, l'objectif **de développement des mobilités des publics les plus fragiles** pourra être travaillé en lien avec le Département du Nord.
 - Des **opportunités d'axes transfrontaliers cyclables**, qui pourraient être mises en parallèle de la stratégie de la Région Hauts-de-France en matière de vélo.
- Le fret ferroviaire pourrait être une opportunité de développement** à étudier pour le territoire.

Perspectives de coopération

- Des plateformes **d'observatoires mutualisés** à créer sur le bassin versant de la Sambre ? Dans le cadre d'un projet INTERREG ?
- Un intérêt pour favoriser le **co-voiturage** en transfrontalier, en lien avec l'augmentation du nombre de travailleurs frontaliers ?
- Dans la poursuite des engagements du Pacte Sambre-Avesnois Thiérache, une possibilité de **renforcement des liaisons ferroviaires à explorer**, en lien avec les partenaires wallons et la primauté accordée par ceux-ci au réseau ferroviaire suburbain de proximité ?
- **Des voies douces utilitaires à développer**, autant pour l'offre touristique, pour soutenir l'attractivité résidentielle, et pour les pendulaires ?
- **Une opportunité de plateforme d'échange transfrontalière** et de dialogue stratégique multi-niveau dans le cadre de la signature du contrat opérationnel de mobilité Hainaut-Cambrésis-Thiérache avec la Région HdF ?
- Une possibilité de développement du **fret ferroviaire transfrontalier** à explorer ?
- Le **développement du télétravail** en transfrontalier, un enjeu pour les coopérations à construire ?



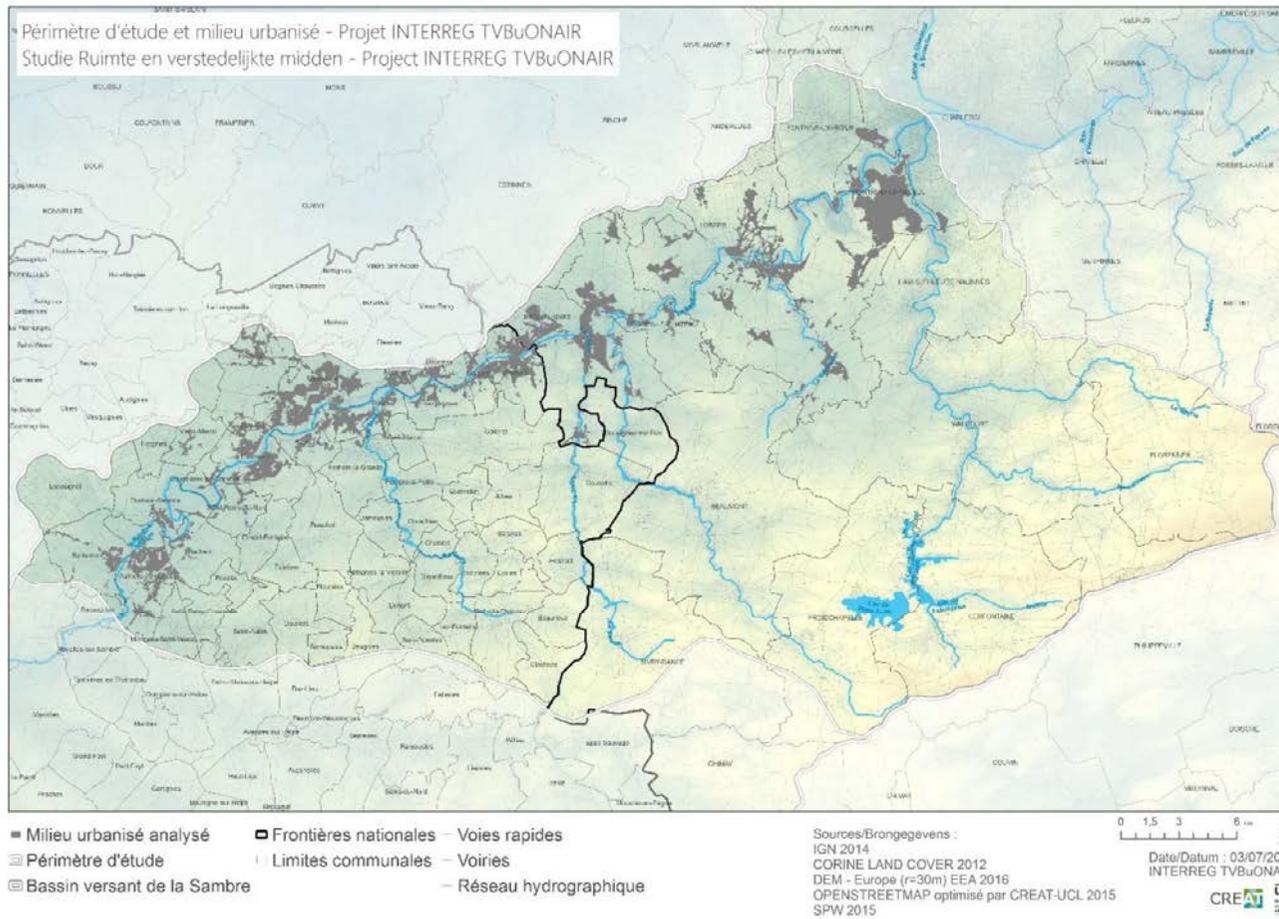


Environnement, biodiversité et projets énergétiques transfrontaliers

Constats & Analyses

Environnement, biodiversité et projets énergétiques transfrontaliers

► Des premiers travaux transfrontaliers engagés – Programme INTERREG TVBuONAIR



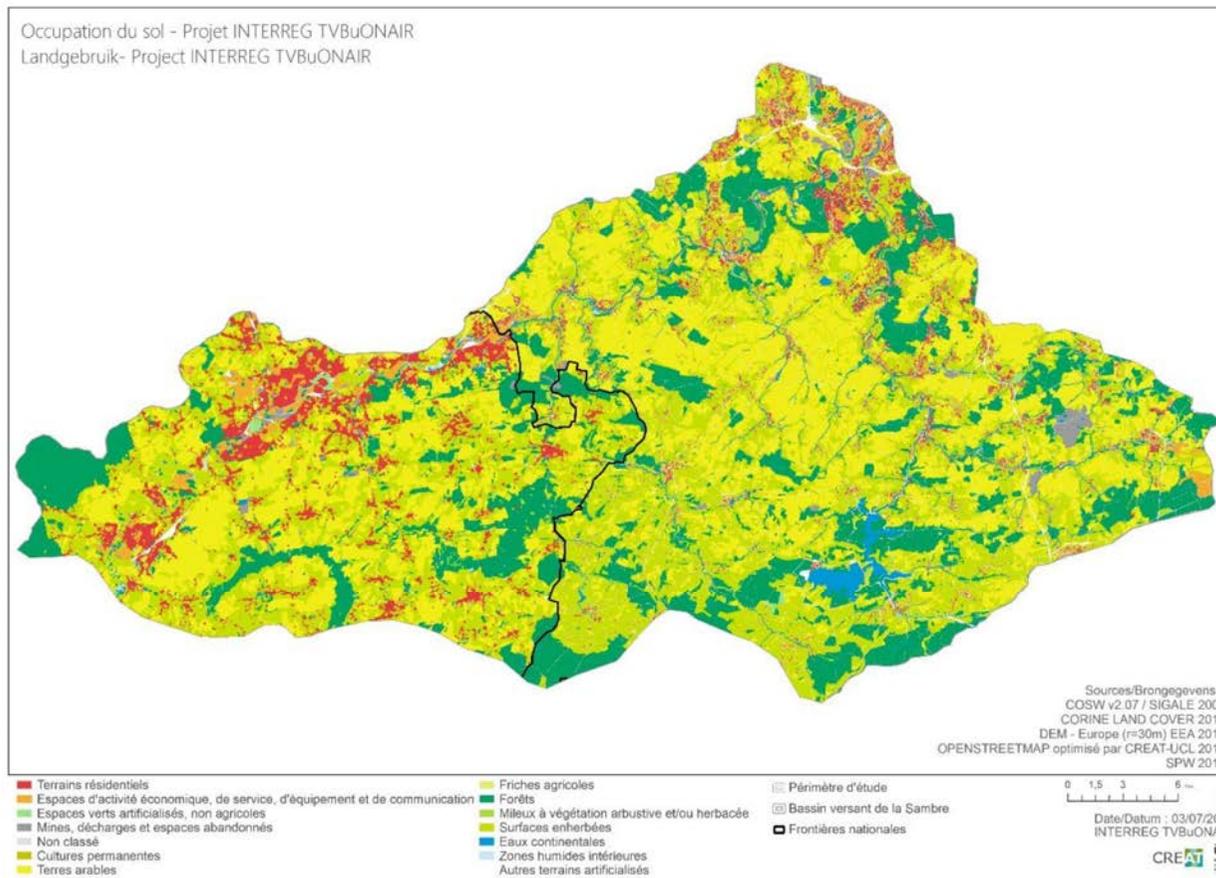
- Analyse parcellaire de l'urbanisation du bassin versant transfrontalier ;
- Identification des principaux réseaux hydrographiques et forestiers du périmètre.



Périmètre TVBUONAIR qui ne couvre pas Mons, Charleroi et La Louvière

Environnement, biodiversité et projets énergétiques transfrontaliers

► Des premiers travaux transfrontaliers engagés – Programme INTERREG TVBuONAIR

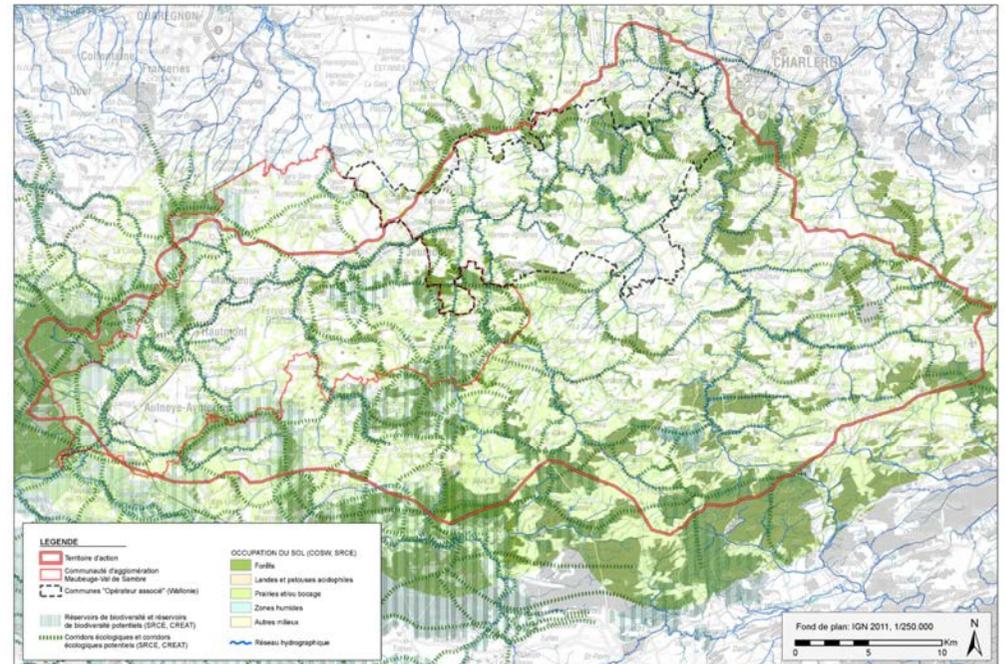
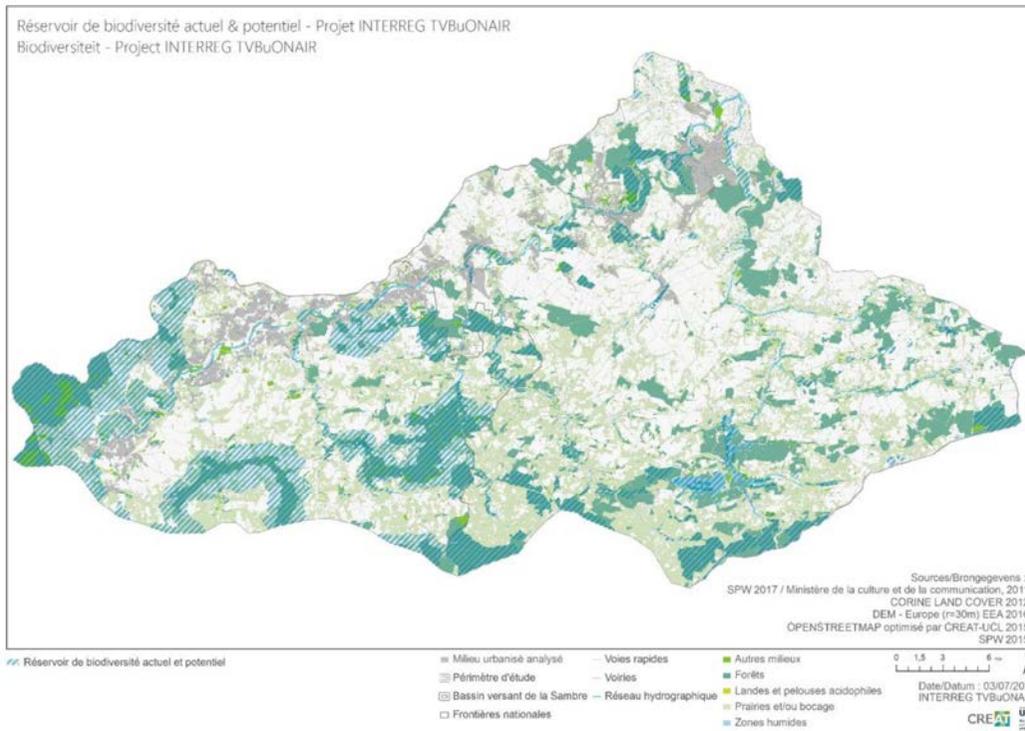


- Territoire essentiellement rural et périurbain (sauf Val de Sambre)
- Espaces verts et forestiers = quasiment 50% du territoire
- Espaces artificialisés = environ 15%



Environnement, biodiversité et projets énergétiques transfrontaliers

► Des premiers travaux transfrontaliers engagés – Programme INTERREG TVBuONAIR

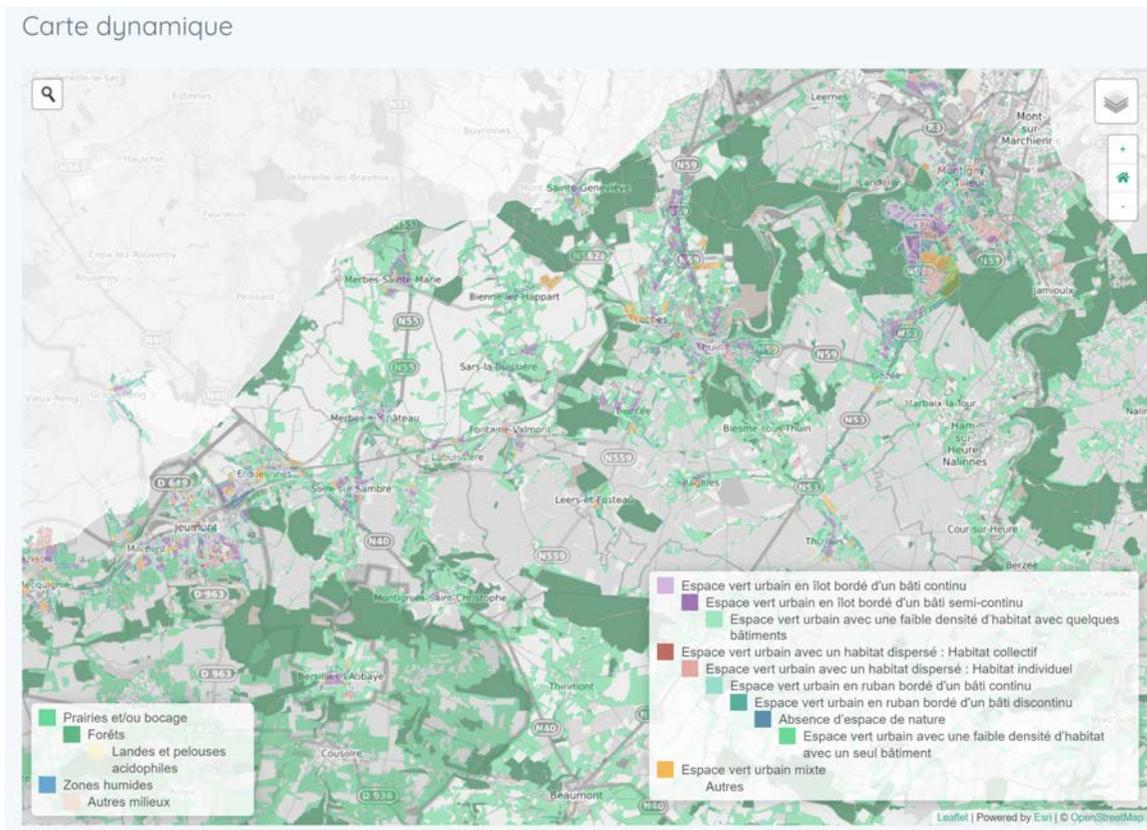


- 19% du périmètre au sein de réservoirs de biodiversité (trame verte et bleue protégée)
- Un réseau de corridors écologiques clairement identifié



Environnement, biodiversité et projets énergétiques transfrontaliers

► Des premiers travaux transfrontaliers engagés – Programme INTERREG TVBuONAIR



Webgis transfrontalier créé pour :

- identifier la TVBu à l'échelle locale
- Mesurer la qualité écologique de l'îlot
- Apporter des recommandations (protection, restauration, création)

Enjeux :

- Renaturation des villes (limiter l'artificialisation)
- Adaptation au changement climatique
- Homogénéisation franco-wallonne sur la gestion des espaces naturels
- Préservation faune/flore remarquable



Environnement, biodiversité et projets énergétiques transfrontaliers

► Des premiers travaux transfrontaliers engagés – Programme INTERREG TVBuONAIR



Des accords techniques et politiques

- Orientations stratégiques transfrontalières sur la trame verte et bleue urbaine
- Mutualisation d'outils et de leviers pour intégrer la nature en ville
- Charte d'engagement politique



Environnement, biodiversité et projets énergétiques transfrontaliers

► Des premiers travaux transfrontaliers engagés – Programme INTERREG TVBuONAIR



Accords politiques transfrontaliers sur le respect de ces orientations

Les orientations stratégiques transfrontalières en matière de trame verte et bleue urbaine

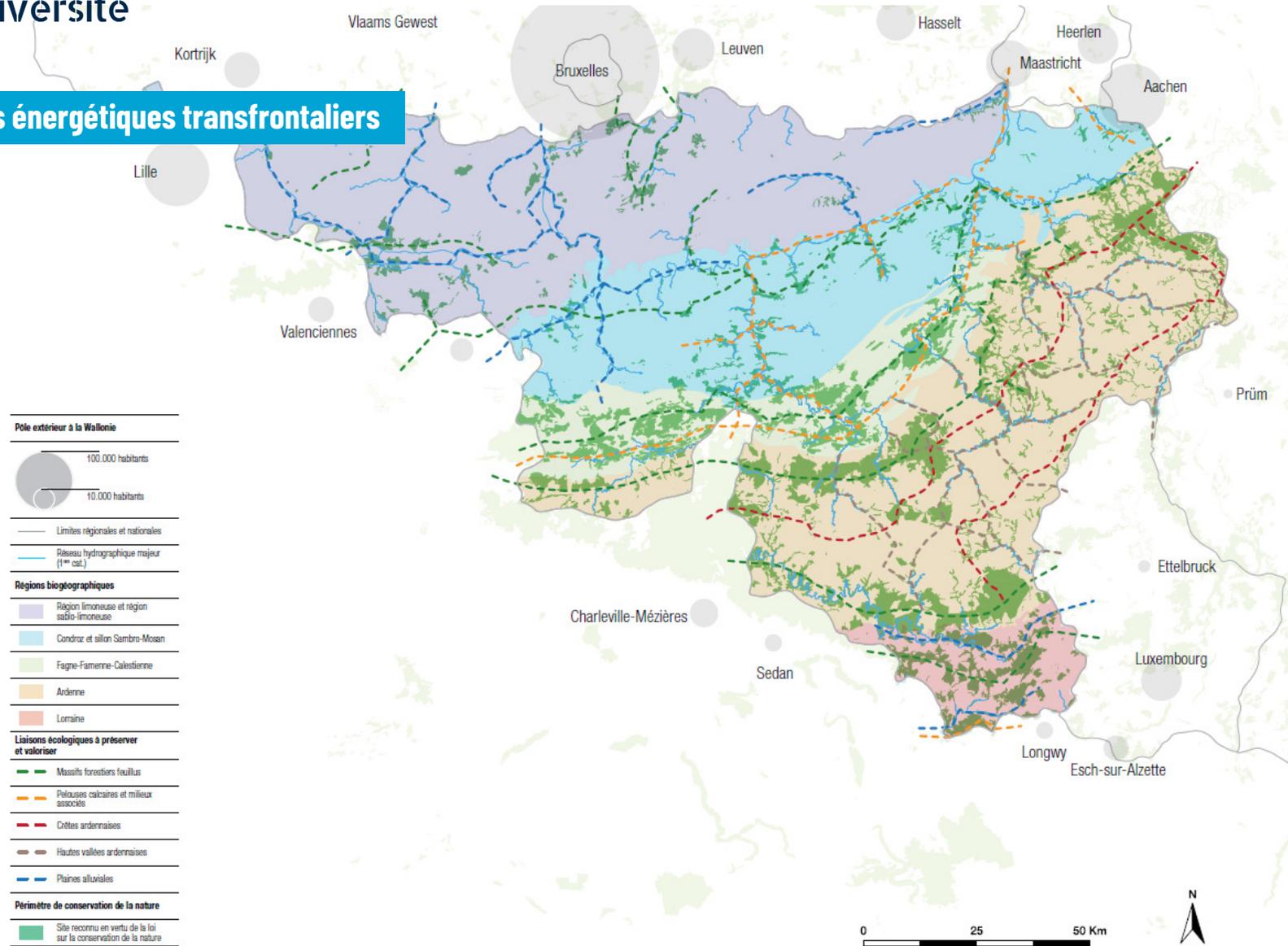
- 1. Des bénéfices écosystémiques de la nature en ville** (santé, cadre de vie, environnement, social, économique)
- 2. Un territoire urbain « nature admise » et attractif** (planification, reconversion de friches, cheminements doux, bâti)
- 3. Des espaces naturels connectés et fonctionnels** (mettre en réseau les espaces verts, aménager durablement l'espace public, restaurer les cours d'eau et les zones humides, améliorer la circulation de la faune, repenser les lisières urbaines)
- 4. Une culture partagée de la nature** (partager les connaissances, éco-exemplarité des pouvoirs publics).



Environnement, biodiversité et projets énergétiques transfrontaliers

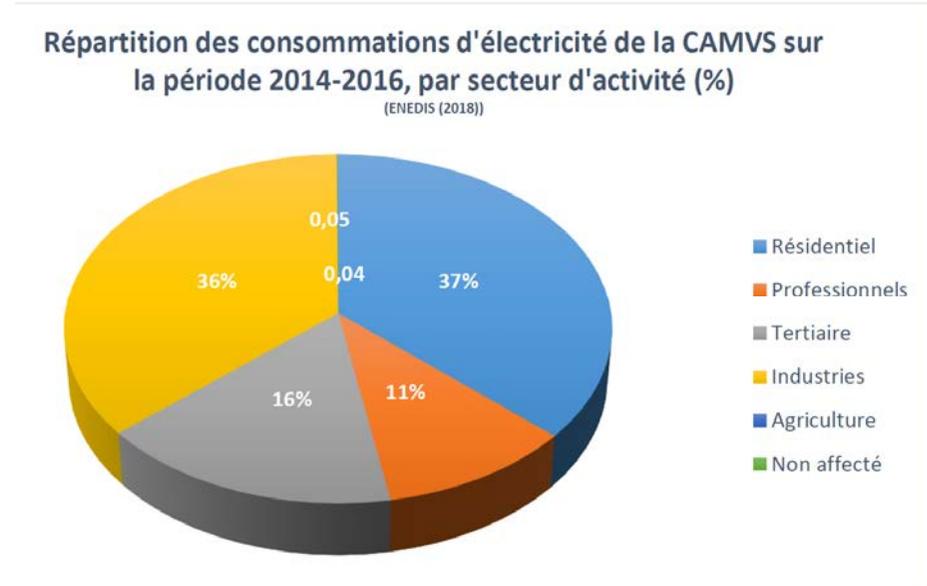
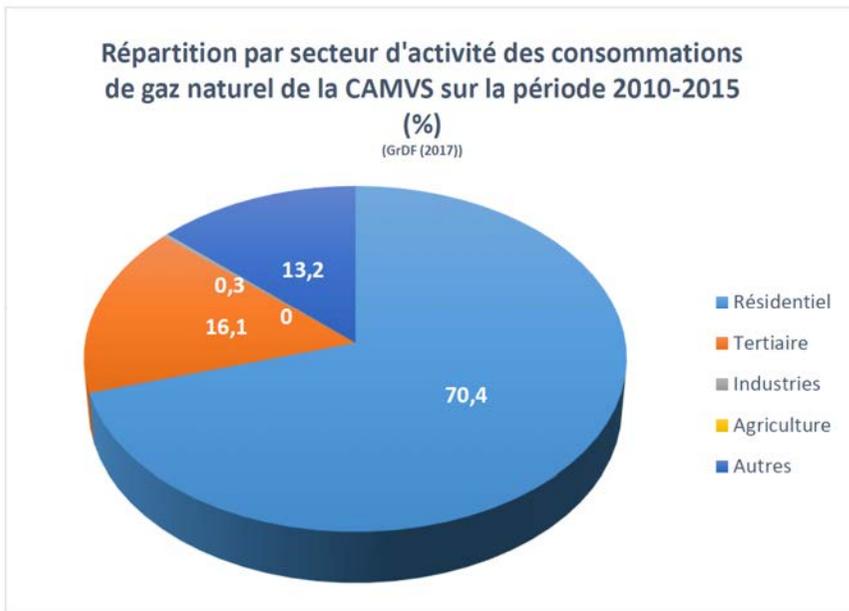
► Schéma de développement territorial de la Wallonie 2019

Des corridors écologiques transfrontaliers identifiés comme étant à préserver et à valoriser dans les documents directeurs régionaux et communaux belges



Environnement, biodiversité et projets énergétiques transfrontaliers

► Consommations/Productions énergétiques



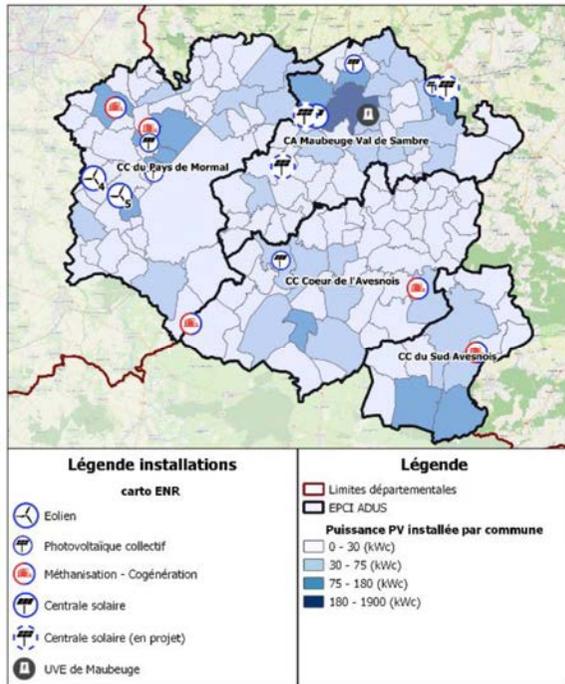
Source: Etude Climat Air Energies - PLUI CAMVS (ADUS)

- Echelle CAMVS uniquement
- Secteurs **résidentiel** et **industriel** constituent d'importants consommateurs d'énergies
- Aucune information sur les consommations énergétiques wallonnes à ce jour

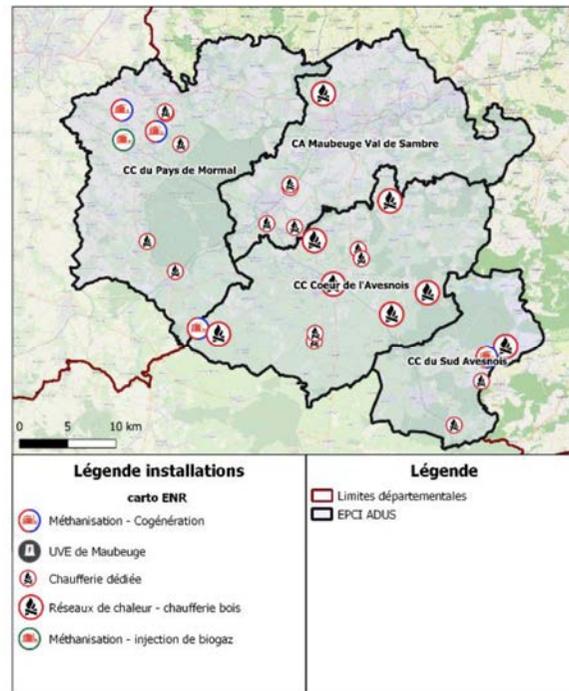


Environnement, biodiversité et projets énergétiques transfrontaliers

► Gisements d'énergies renouvelables et de récupération (EnR&R)



Gisements électriques renouvelables



Gisements thermiques renouvelables

- Etude de planification énergétique en cours (EPE) - périmètre SCOT Sambre-Avesnois dont CAMVS
- Des projets en cours mais insuffisants pour couvrir les besoins en consommations



Environnement, biodiversité et projets énergétiques transfrontaliers

► Potentialités d'énergies renouvelables et de récupération (EnR&R) – Versant wallon

	Capacité installée en 2020(MW)	Production (GWh)
Biomasse totale		4778
Hydro	139	479
Géothermie	20	166
Photovoltaïque	1552	1319
Eolien onshore	2000	4400
Petit éolien	65	90
Total	3776	11232

Eolien offshore belge	2825	9061
Eolien offshore wallon	941	3020
Total avec l'offshore	4717	14252

Potentiel wallon ENR horizon 2030 – vecteur électricité

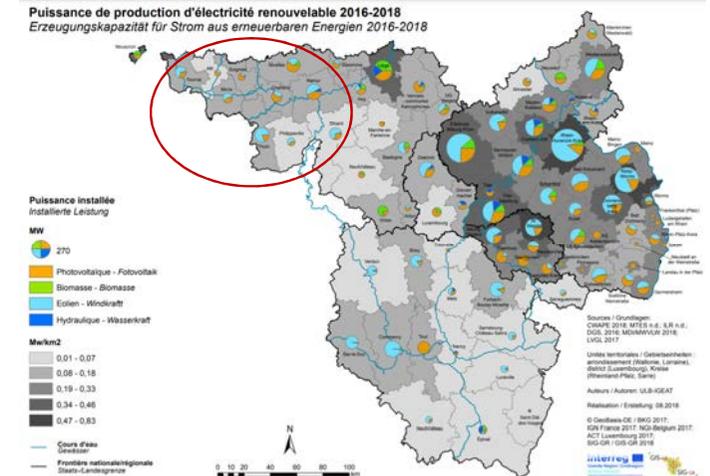
(source: plan d'action sur les énergies renouvelables, 2020)

	Capacité installée en 2020 (MWth)	Production (GWh/an)
Biomasse totale		11.828
Géothermie	110	292
Solaire thermique	1809	794
Pompes à chaleur	898	1.293
Total		14.207

Potentiel wallon ENR horizon 2030 – vecteur chaleur

(source: plan d'action sur les énergies renouvelables, 2020)

- **Vecteur électricité:** importance du solaire photovoltaïque et de l'éolien onshore
- **Vecteur chaleur:** importance du solaire thermique et des pompes à chaleur (incluant les boucles thermales)



- Planification énergétique en cours côté wallon
- Assouplissement des restrictions pour développer les ENR&R
- Connaissance de l'état des lieux/énergie
- Aucune donnée à l'échelle transfrontalière



Environnement, biodiversité et projets énergétiques transfrontaliers

► Enjeux de coopérations transfrontalières sur les énergies

- Confronter les stratégies HDF et wallonne en matière de **réduction des énergies fossiles** ;
- **Méthanisation** :
 - Logique d'économie circulaire;
 - Energie produite à partir de déchets avec des gisements identifiés côté CAMVS (IAA, step de boues, agriculture)
 - Identifier les flux d'intrants pour les méthaniseurs wallons et de la CAMVS → mutualisation des gisements ?
- **Géothermie**:
 - Campagnes pétrolières et sismiques réalisées dans le bassin versant de la Sambre (derniers relevés datant de 2019 - UMONS)
 - Partage des connaissances sur le sous-sol par l'intermédiaire de coopérations universitaires et scientifiques? (éviter les conflits d'intérêts sur l'exploitation de la ressource)
 - Sensibilisation déjà entreprise par une coopération franco-wallonne: projet GEOTHERMYTHE 4.0 (mallette pédagogique créée par IDEA/UMONS/PASS/ADUS)
- **Quid de l'éolien?** Gros pourvoyeur d'électricité renouvelable côté wallon. Aucun développement à prévoir et restrictions réglementaires côté Région HDF, SCOT Sambre-Avesnois.



Synthèse des enjeux

- ▶ Un territoire transfrontalier essentiellement périurbain et rural
- ▶ Une trame verte et bleue urbaine transfrontalière identifiée et objet de recommandations franco-wallonnes;
- ▶ Des enjeux environnementaux communs: renaturation/adaptation/zéro artificialisation
- ▶ Une planification énergétique en cours sur la CAMVS avec des projets concrets (en cours et à venir)
- ▶ Une difficile couverture des besoins énergétiques par les énergies renouvelables et de récupération (EnR&R)

Perspectives

- ▶ Environnement & biodiversité : **Engager un dialogue transfrontalier** pour la mise en œuvre des orientations stratégiques TVB/TVBu (avec appui des opérateurs TVBuONAIR) et travailler à l'élargissement des travaux avec Mons ? **Parallèle à faire avec les enjeux de développement touristique et de transition agroalimentaire** (cf. suite du diagnostic) ?
- ▶ Energie :
 - Interroger les intercommunales (compétence énergétique) sur leurs projets et une éventuelle planification énergétique ?
 - Proposer un dialogue transfrontalier sur les réseaux énergétiques (éviter les conflits d'intérêts) ? Déployer des boucles de chaleur transfrontalières et de mutualisation de capacités de production d'EnR en référence aux enjeux évoqués dans le Pacte SAT ?



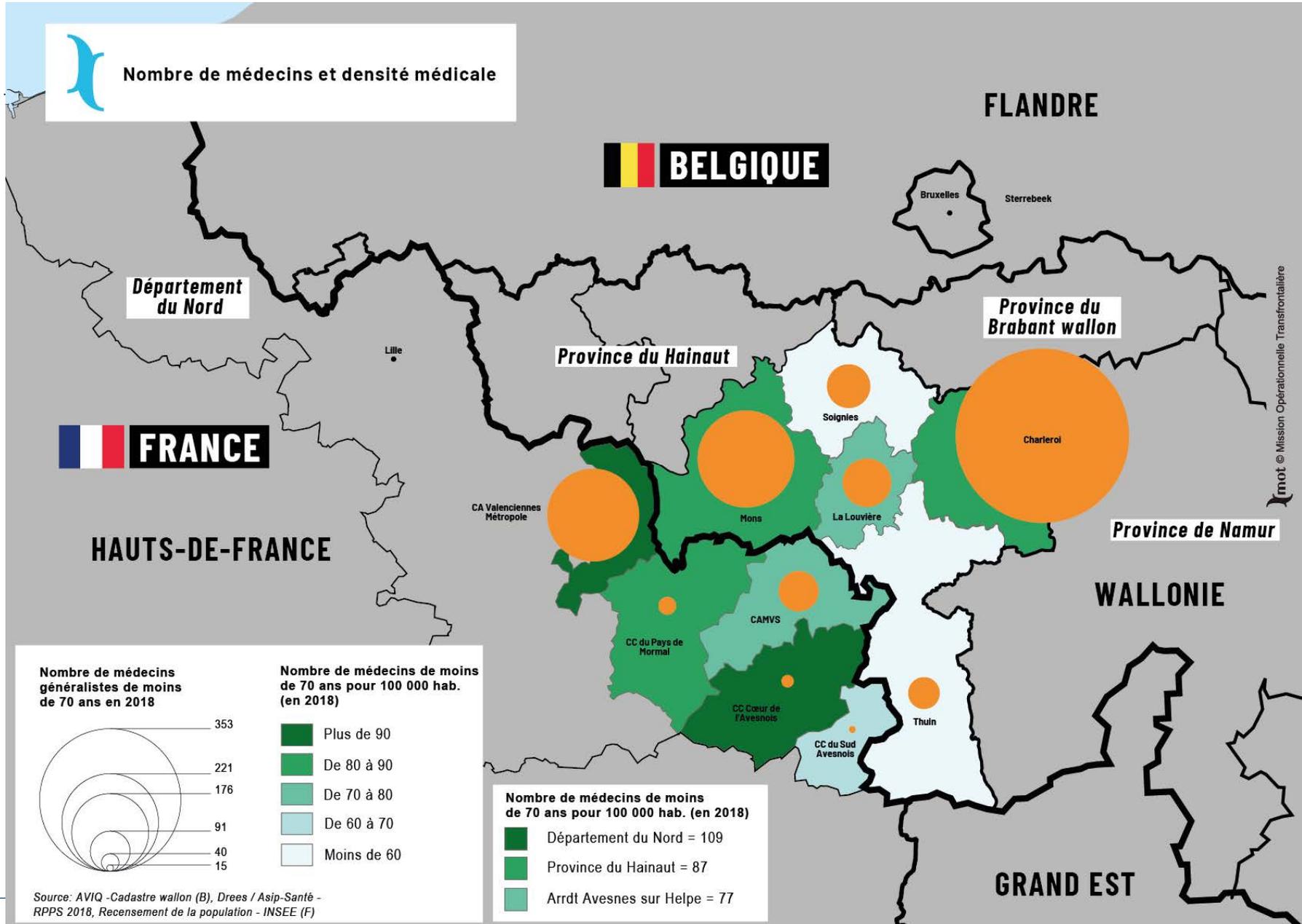


Santé & Offre de soins

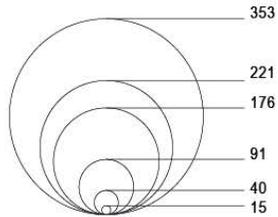
Constats & Analyses



Nombre de médecins et densité médicale



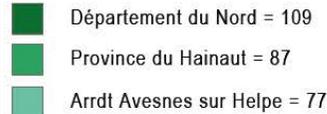
Nombre de médecins généralistes de moins de 70 ans en 2018



Nombre de médecins de moins de 70 ans pour 100 000 hab. (en 2018)



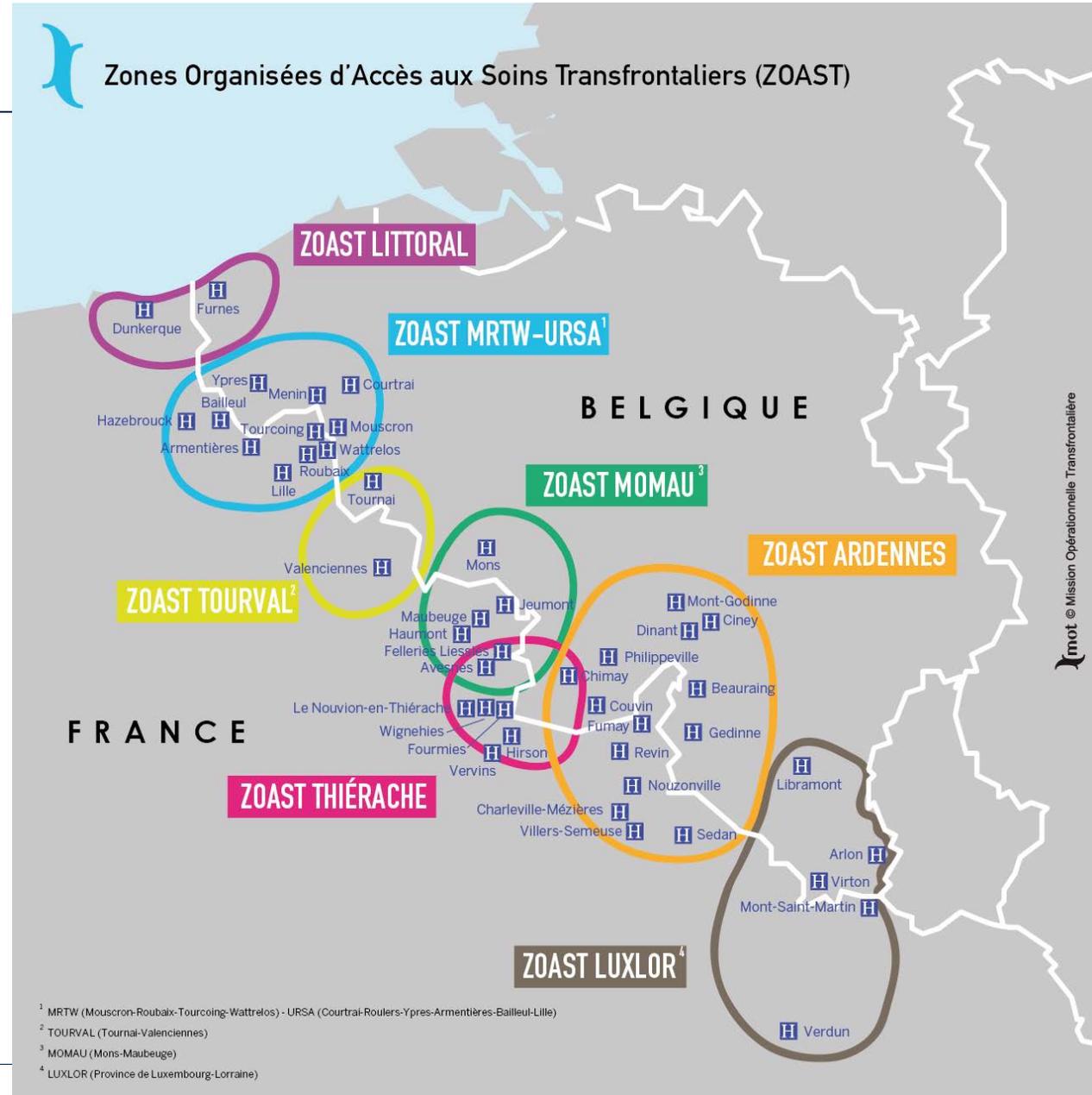
Nombre de médecins de moins de 70 ans pour 100 000 hab. (en 2018)



Source: AVIQ -Cadastre wallon (B), Drees / Asip-Santé - RPPS 2018, Recensement de la population - INSEE (F)

Santé et offre de soins

Des coopérations sanitaires transfrontalières existantes sur le territoire, sur la base de l'accord-cadre franco-belge de 2005, et avec la création de la ZOAST MOMAU (Mons-Maubeuge) au début des années 2010 pour assurer la coopération, la prise en charge coordonnée des patients et le remboursement des soins entre les centres hospitaliers des deux agglomérations.





Santé et offre de soins

Entretien réalisé

- ▶ Henri Lewalle, expert des questions de coopération sanitaire franco-belge, coordinateur du GEIE OEST

Éléments et projets en cours issus des entretiens

- ▶ Les premières coopérations inter-hospitalières entre Mons et Maubeuge ont été initiées dans les années 1990, notamment **pour bénéficier des complémentarités en termes d'offre de soins** que pouvait offrir le périmètre transfrontalier.
- ▶ A la différence d'un territoire comme les Ardennes franco-belges, les dispositifs mis en place en matière de santé (ZOAST Mons-Maubeuge) se traduisent **surtout pour le territoire Mons-Maubeuge par des mobilités de professionnels** (coopération de structures médicales) plutôt que par des flux de patients.
- ▶ **Aujourd'hui la dynamique s'est relativement affaiblie**, et demande à être réactivée (Intérêt des spécialités comme la cardiologie à Mons pour Maubeuge, et des centres de soins de suites en France pour les Belges). Les différents leviers et accords institutionnels restent valables pour ce faire (coopération des services d'urgence, remboursement des soins, reconnaissance des diplômes...).
- ▶ Les services de santé connaissent une **problématique commune de raréfaction de la main d'œuvre des deux côtés**. La problématique est liée en partie à un manque général de professionnels de santé, et en partie à un déficit d'attractivité résidentielle.
- ▶ Pour la ZOAST Thiérache, Charleroi est associé via l'hôpital de Chimay mais ne peut pas être pleinement intégré dans la dynamique de coopération sanitaire franco-belge à ce stade, car son périmètre n'est pas compris dans l'accord-cadre bilatéral.



Détail des enjeux et perspectives

- ▶ La santé est un axe de coopération important sur la frontière franco-belge, qui a déjà fait l'objet d'un certain nombre de travaux, et de mise en place de dispositifs dédiés (ZOAST MOMAU et ZOAST Thiérache).
- ▶ Des problématiques spécifiques au territoire peuvent être soulignées, comme l'impact du vieillissement de la population et les risques pesant sur la démographie médicale
- ▶ A l'aune de ces enjeux, et de la mise en avant des questions sanitaires au travers de la crise épidémique actuelle, **les coopérations inter-hospitalières entre Mons & Maubeuge pourraient être ré-impulsées dans le cadre de la stratégie ?**
- ▶ La santé pourrait par ailleurs faire l'objet **d'une approche globale de « territoire de santé transfrontalier »**, via le renforcement des liens entre médecine de ville et médecine hospitalière, ainsi que par la création de Communautés Professionnelles Territoriales de Santé transfrontalières ?



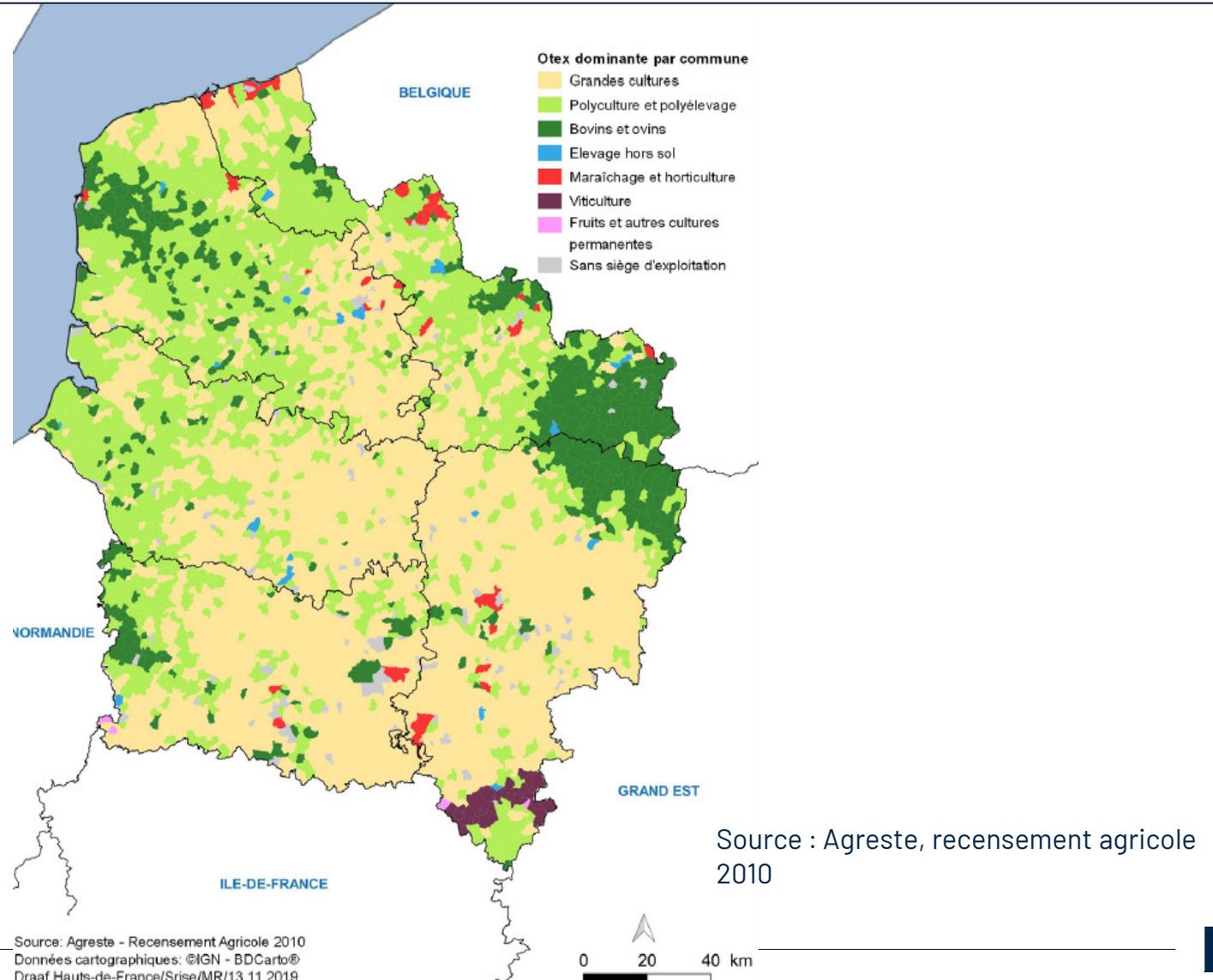


Agriculture, alimentation et circuits courts

Constats & Analyses

Orientation agricole des communes de la Région Hauts-de-France en 2010

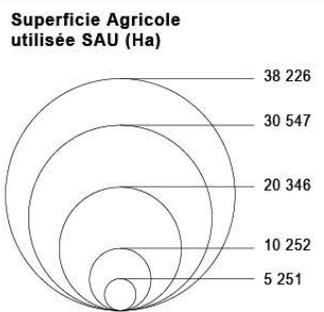
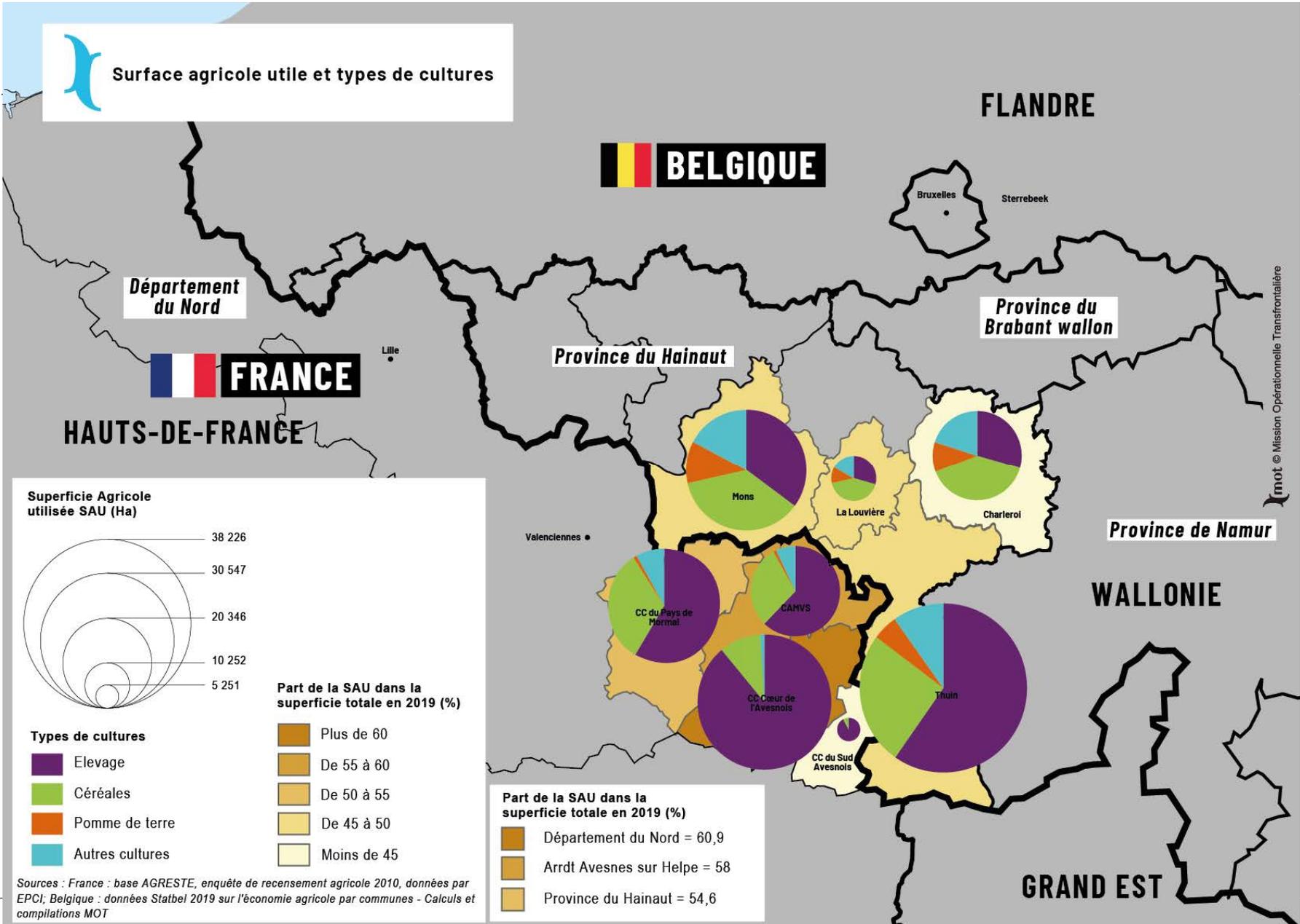
- L'Avesnois se distingue très nettement par rapport au reste du territoire régional HdF pour l'élevage de Bovins



Source: Agreste - Recensement Agricole 2010
Données cartographiques: ©IGN - BDCartho®
Draaf Hauts-de-France/Srise/MR/13.11.2019



Surface agricole utile et types de cultures



- Types de cultures**
- Elevage
 - Céréales
 - Pomme de terre
 - Autres cultures

- Part de la SAU dans la superficie totale en 2019 (%)**
- Plus de 60
 - De 55 à 60
 - De 50 à 55
 - De 45 à 50
 - Moins de 45

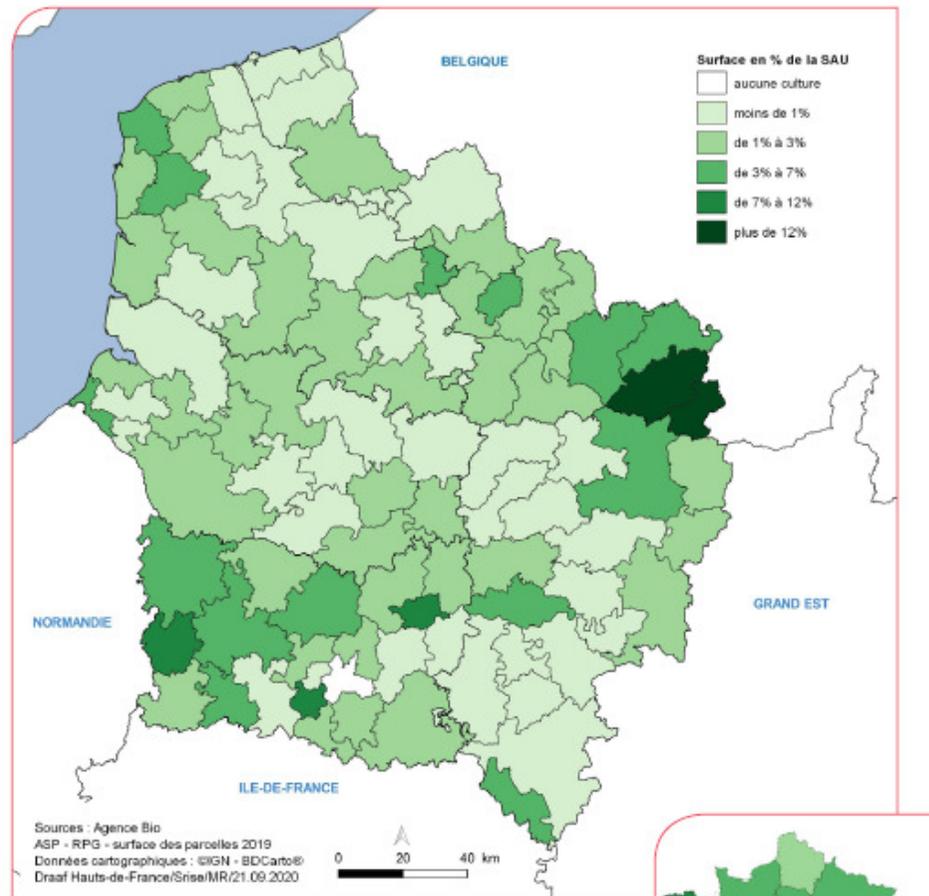
- Part de la SAU dans la superficie totale en 2019 (%)**
- Département du Nord = 60,9
 - Arrdt Avesnes sur Helpe = 58
 - Province du Hainaut = 54,6

Sources : France : base AGRESTE, enquête de recensement agricole 2010, données par EPCI; Belgique : données Statbel 2019 sur l'économie agricole par communes - Calculs et compilations MOT

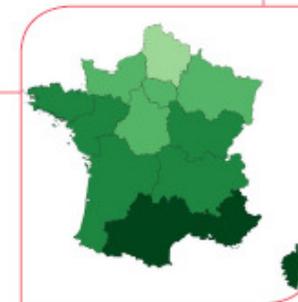
MOT © Mission Opérationnelle Transfrontalière

Surface cultivée en bio par intercommunalité en 2019

- La part des cultures en bio dans l'Avesnois est la plus élevée du territoire régional, en partie liée à la prédominance de l'élevage



** EPCI : Découpage au 01/01/2020

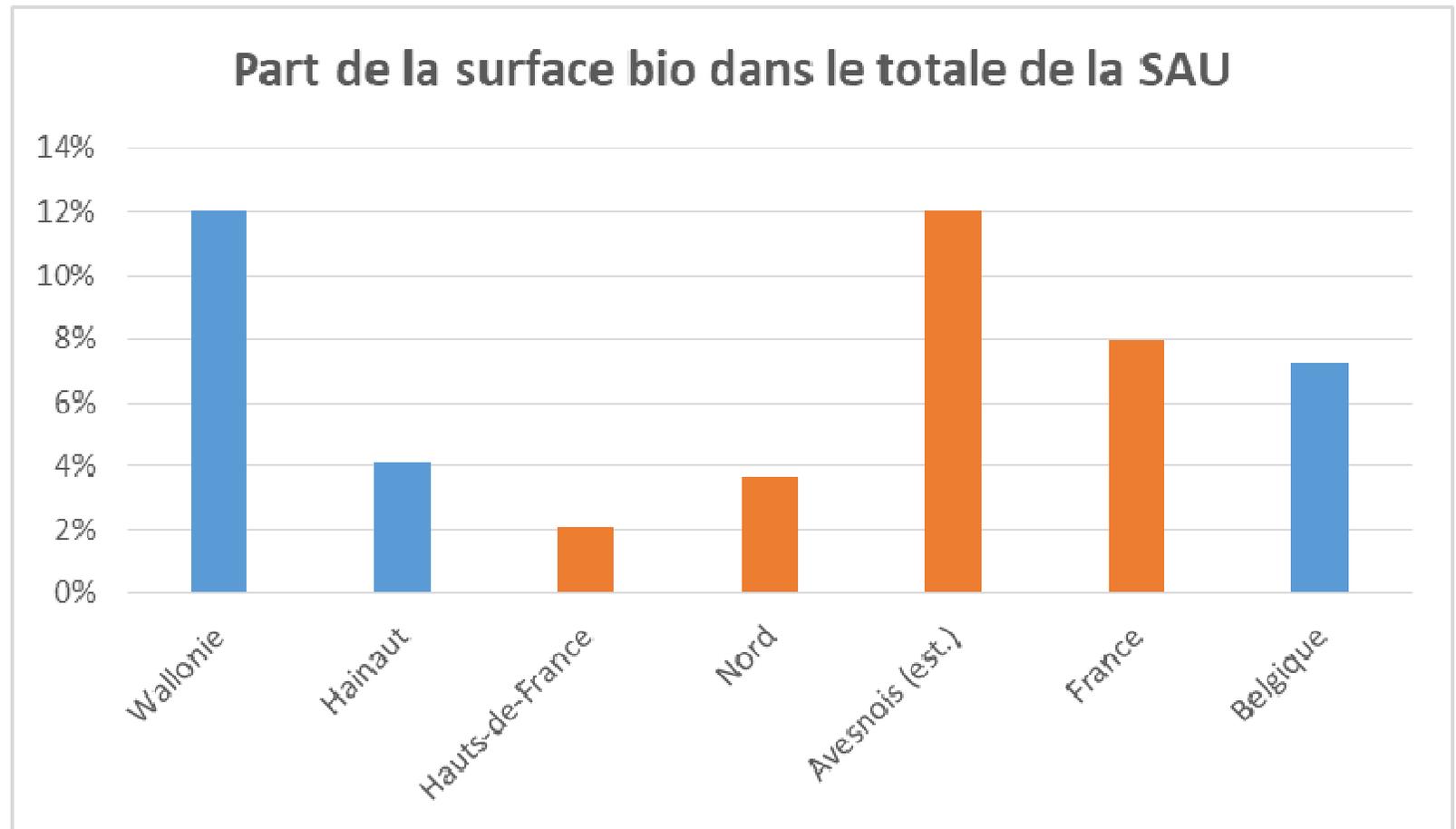


Source : Agence bio, 2019



Agriculture, alimentation et circuits courts – profil agricole du territoire

- Malgré les difficultés pour obtenir des données à une échelle plus restreinte et une disparité selon le type de cultures prédominantes, la part des surfaces cultivées en bio tend à augmenter très rapidement au cours des dernières années (doublement en 5 ans à l'échelle des HdF, +13% en un an pour la Province de Hainaut)



Source : Agence bio, 2019, Observatoire de l'agriculture biologique dans les Hauts-de-France 2019, Agence Biowallonie 2020



Agriculture, alimentation et circuits courts – Éléments issus des entretiens

Entretiens réalisés

- ▶ France : **PNR de l'Avesnois**
 - Philippe Lesage, Responsable du Pôle développement économique en milieu rural & Christophe Legroux, Responsable du Pôle éco-citoyenneté
- ▶ Belgique : **Hainaut Développement**
 - Fabian Wilmet, Responsable Département « Agroalimentaire & Circuits courts »

Éléments et projets en cours issus des entretiens

- ▶ S'agissant des productions agricoles, des coopérations existent dans le domaine de l'agro-foresterie, pour la préservation des sols et la création de filières durables (portefeuille de projet INTERREG FeelWood), ou pour la préservation de la race bleue du Nord (PNR Avesnois). Cependant, la plupart des producteurs sont d'abord engagés dans des filières de distribution à échelles nationales et internationales.
- ▶ Des coopérations structurées concernent la sensibilisation à l'alimentation durable et le développement de marchés communs pour les filières agroalimentaires de proximité (INTERREG Filière AD-T). Elles auraient vocation à être prolongées dans le cadre de la prochaine programmation, la mise en réseau des acteurs économiques de l'alimentation à l'échelle transfrontalière (producteurs, consommateurs, restaurateurs...) étant source d'opportunités économiques locales et participe à la transition écologique et alimentaire (Hainaut Développement).
- ▶ Pour aller plus loin, notamment en lien avec l'intérêt du Département du Nord pour ces questions, la structuration de filières d'approvisionnement locales pour la restauration hors domicile pourrait être abordée en transfrontalier.
- ▶ Aussi, le développement de formations en transfrontalier en lien avec les enjeux de manque de main d'œuvre et de la transition agricole font l'objet d'un projet INTERREG qui devrait se pérenniser avec les acteurs de l'emploi et de l'insertion (projet EAL2).
- ▶ D'importantes synergies seraient à créer entre la valorisation des produits agroalimentaires locaux et le développement touristique transfrontalier, avec la mise en place de projets INTERREG en ce sens.
- ▶ Les GAL de l'Avesnois et de la Botte du Hainaut pourraient être rapprochés (PNR Avesnois).
- ▶ La préservation de la biodiversité, la sensibilisation à l'environnement et l'alimentation sont aujourd'hui les principaux axes sur lesquels la Province de Hainaut souhaiterait développer des projets INTERREG.



Synthèse des enjeux

- L'élevage bovin est prédominant dans l'Avesnois, particularité qui se retrouve dans une moindre mesure de l'autre côté de la frontière, dans l'arrondissement rural de Thuin.
- Les échanges entre la France et la Belgique dans la filière agroalimentaire sont historiquement importants (Belgique = premier pays d'exportation pour les produits agricoles des HdF)
- Le développement de l'agriculture biologique est rapide, bien qu'il connaisse d'importantes disparités selon les cultures et les territoires.
- Des coopérations existent et tendent à se développer, pour l'emploi dans les filières agricoles, la constitution de marchés communs, la sensibilisation à l'alimentation durable, la préservation de la biodiversité et des sols, voire le développement touristique.

Perspectives

- Faire le lien avec les acteurs impliqués en transfrontalier dans le champ de l'agriculture et de l'alimentation (Hainaut Développement, PNR Avesnois, Département du Nord...) **pour participer à la prochaine programmation INTERREG sur ces questions ? Des crédits à mobiliser dans le cadre du PACTE SAT ?**
- **Articuler une stratégie de développement touristique et de préservation de l'environnement, avec la mobilisation des acteurs de l'agroalimentaire et de l'alimentation durable ?**





Partie 3

Synthèse et suites





Synthèse des enjeux issus du diagnostic

En synthèse ...

- ▶ Face aux défis liés au vieillissement de la population et aux difficultés de recrutement dans des secteurs d'activités stratégiques, **l'enjeu du développement de l'attractivité résidentielle** ressort comme une composante forte du diagnostic, et bénéficierait d'une dynamique de coopération territoriale en transfrontalier .
 - Dans ce cadre, et aux dires des différents acteurs rencontrés, **le développement touristique aurait beaucoup à gagner** de rapprochements transfrontaliers. Il s'agit d'influer autant sur l'augmentation des visiteurs extérieurs au territoire, que de développer les aménités résidentielles pour les habitants de l'espace transfrontalier.
 - Par ailleurs, le transfrontalier peut être **une opportunité pour renforcer les politiques d'appui à la mobilité des jeunes vulnérables, enrichir l'offre de formation disponible, et élargir le marché du travail local.**
 - Le **renforcement des liaisons transfrontalières** notamment ferroviaires, ainsi que **la redynamisation des coopérations sanitaires**, sont des questions structurantes pour soutenir l'attractivité du territoire, ou pour favoriser le report modal
- ▶ De manière connexe, la préservation de l'environnement, du bocage et de la biodiversité, ainsi que la transition énergétique, sont des axes structurants pour les acteurs rencontrés. **Le développement d'un tourisme vert, de la transition agricole et la préservation des ressources pourrait faire l'objet d'une stratégie intégrée en transfrontalier.** De la même manière les questions énergétiques sont en mesure de faire l'objet d'un travail commun.
- ▶ Face à l'augmentation du nombre de navetteurs transfrontaliers, hors stratégie de coopération, peut se poser la question de **la création de services adaptés** (co-voiturage, espaces de co-working, appui aux démarches administratives franco-belges...) pour ces usagers, portée par la CAMVS en lien avec ses partenaires français et la dynamique affichée dans le cadre du Pacte Sambre-Avesnois-Thiérache.





Validation politique des éléments du diagnostic ?

Et pour aller plus loin ...

- ▶ Faire part de la démarche initiée par la CAMVS lors de l'évènement politique franco-belge à venir au premier trimestre 2022 ?
- ▶ Engager un travail avec les habitants du territoire transfrontalier, préfigurateur de la stratégie de coopération politique ?
- ▶ Associer les différents niveaux de partenaires compétents en transfrontalier (Région Wallonne, Région HdF, Département du Nord, SGAR, Province de Hainaut, Communes et intercommunales Wallones...) pour initier un cadre de dialogue, partager les enjeux de diagnostic, et établir une feuille de route commune ?

