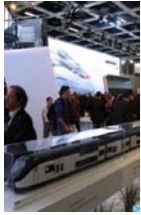


# . À Berlin, Valérie Létard pousse en avant le Technopôle, nos emplois de demain

samedi 25.09.2010, 05:18 - PAR THÉODORE TERSCHLUSEN



Ici sur le stand d'Alstom, Valérie Létard a rencontré tous les Valenciennes présents à Berlin.  
PHOTOS LA VOIX DU NORD

## | LE VISAGE DE L'ACTUALITÉ |

Si Valérie Létard a consacré une partie de sa semaine au salon mondial du ferroviaire Innotrans de Berlin, c'est pour signifier son soutien à une filière vitale pour le Valenciennes. Aussi pour faire avancer un dossier stratégique : le futur Technopôle. Explication.

La secrétaire d'Etat Valérie Létard n'aura pas chômé ces jours-ci. Un crochet par Nice pour débattre avec le Nouveau Centre, en compagnie de Jean-Louis Borloo, un autre par Paris pour le conseil des ministres. De là, la présidente de Valenciennes Métropole a sauté dans l'avion direction Berlin. Là où depuis mardi bat le coeur de l'industrie ferroviaire mondiale. Au nord-ouest de la porte de Brandebourg, à Messe, le salon Innotrans est le rendez-vous incontournable pour tous ceux qui, de Rio à Tokyo, fabriquent des trains ou des composants de train de par le monde.

Avec ses milliers de décideurs présents. Innotrans, comme la planète ferroviaire, affiche une santé insolente. Ce qui n'interdit pas les craintes et tiraillements. Les allées de Messe ne bruissaient que de la menace asiatique. À Berlin cette année, le Coréen Hyundai Rotem rivalise avec les gros bras Alstom ou Bombardier. Si Valérie Létard ne voulait pas louper ce rendez-vous, c'était donc d'abord pour manifester son soutien au secteur, l'une des deux mamelles du Valenciennes avec l'automobile. Aussi parce que le ferroviaire local a besoin de nouveaux projets comme carburants. Valdunes, Alstom, Bombardier : accompagnée de Jacques Schneider, le maire d'Hergnies, la ministre a vu tous les locaux de l'étape, grands et petits. Avant d'entrer dans le dur, et de s'enfermer avec tout le staff d'Alstom. Au menu, en particulier, le futur Technopôle du Mont-Houy.

## Circuit intégré vers l'emploi

Un sigle auquel il faudra s'habituer. Vite. Sans doute le projet majeur du Valenciennes pour les années qui viennent, avec le transport fluvial. Le technopôle, c'est quoi ? Une nuée de sigles, de laboratoires et de structures croisées dans laquelle le grand public perd son latin. Une idée simple pour s'y retrouver. Le technopôle, n'est rien d'autre qu'un circuit intégré pour passer de l'idée née en laboratoire à l'emploi créé grâce à cette idée. Soit, dans l'ordre, des centres de recherches voués aux transports terrestres, des instituts de transfert, pour adapter l'innovation aux entreprises, de l'immobilier d'affaires pour créer des start-up, une résidence-services pour les étudiants et chercheurs.

Une vue de l'esprit, que ce circuit tout en un ? Du tout. Dominique Coutellier, le patron de l'ENSIAME, cite le cas de CIMES, une PME high-tech basée aux Ateliers numériques. Un jour, les chercheurs du Mont-Houy se sont aperçus que les industriels manquaient de moyens de calcul pour modéliser en image des situations de crash. Un thésard est sorti des labos avec cette idée sous le bras. Aujourd'hui CIMES fait travailler une quinzaine de salariés sur les fameux calculs. Et peine à trouver de nouveaux ingénieurs...

À Berlin, Valérie Létard a poussé jusqu'à Adlershof, A 15 km du Tiergarten, ce centre de recherches créé en 1936 est devenu en 1991 un technopole mondial de sciences appliquées. Des PME s'y regroupent, attirées par la matière grise fournie par l'université Humboldt, l'équivalent de notre Sorbonne. Parti de rien, Adlershof pèse aujourd'hui 14 000 emplois et 7 000 étudiants.

Valenciennes n'est pas Berlin. Mais le projet local, hors proportions, est le même. Au fait, qu'en pensent donc les industriels ? Jérôme Wallut, patron d'Alstom France, est clair. Le Technopôle, c'est vital. « Nos entreprises sont des arbres. Les feuilles, les branches, c'est nous. Les racines, ce sont les infrastructures, de recherches entre autres. Et les racines doivent être proches des feuilles, pour la montée de sève ». Demain, face à l'arrivée de l'Asie, on y revient, les 1 300 salariés de Petite-Forêt, les 2 000 de Bombardier, auront besoin d'idées neuves pour garder l'avance technologique. Sans quoi, ils seront fragilisés. •