

Grand emprunt : le Hainaut et la Région veulent leur « pointe de diamant » ferroviaire

La Voix Eco.com samedi 29.01.2011, 05:11



Dominique Riquet, Jean-Louis Borloo, Daniel Percheron : union sacrée autour des emplois du ferroviaire. PHOTO JOHAN BEN AZZOUZ

« Sur ce berceau-là, toutes les fées sont penchées », a dit le patron de la Région Daniel Percheron, qui file la métaphore comme personne. Dans le football, on parlerait plutôt de « dream team ». Avec même une star en prime : l'ex-ministre (et futur présidentiable ?) Jean-Louis Borloo, de retour sur ses terres.

La partie qui s'est jouée hier à l'université de Valenciennes commence, en fait, en décembre 2009. En pleine tourmente mondiale, Nicolas Sarkozy présente son grand emprunt : 35 milliards d'euros seront investis par l'État pour doper la croissance et surtout les emplois de demain. Sur cette somme, 2 milliards seront consacrés à la création de quatre ou six instituts de recherche technologique (IRT), pas plus, de dimension mondiale. Bref, la crème de la crème pour aider l'université, la recherche et l'industrie à inventer les emplois de demain.

Deux sites

C'est l'un de ces instituts de recherche technologique que le Valenciennois veut aujourd'hui décrocher. Pardon, le Valenciennois... et la Sambre, puisque le futur IRT auquel on rêve ici se partagera sur deux sites. D'un côté, le futur centre d'essais de Bachant, près d'Aulnoye-Aymeries, prévu pour tester les infrastructures ferroviaires ; de l'autre côté, l'université de Valenciennes, spécialiste... du transport et du ferroviaire.

Avec 190 millions d'euros d'investissement et 540 de budget sur dix ans, l'IRT permettrait de créer trois cents postes de chercheurs en dix ans et autant d'emplois induits à forte valeur ajoutée. Pour améliorer les infrastructures du fer, et en particulier les rails. Et permettre aux industriels de gagner en matière grise et en compétitivité. Le seul moyen de résister aux nouveaux tigres asiatiques qui prennent pied sur le marché mondial des trains. En confortant des milliers d'emploi dans un secteur qui est une vraie spécialité régionale.

C'est Jean-Louis Borloo qui a rappelé l'enjeu. « Il y a vingt ans, le Valenciennois se battait pour sauver ses constructeurs de trains ANF, devenu Bombardier, et Alstom. Ou on crevait, ou on développait une stratégie. » Aujourd'hui, comme l'a dit un universitaire, l'IRT peut être la « pointe de diamant » du dispositif régional. Appuyé sur les grands constructeurs du Valenciennois, leurs sous-traitants, les universités, l'agence ferroviaire européenne, déjà basée dans le Nord. Et I-Trans, qui associe directement chercheurs et industriels pour trouver des brevets. On comprend mieux l'union sacrée déclarée hier. Même Réseau Ferré de France en est. D'ailleurs, le privé est prêt à mettre 90 millions d'euros au pot.

Suffisant pour convaincre l'État, qui ferait un chèque de 100 millions ? C'est la question. Le représentant du préfet, hier, a estimé que l'IRT n'était « pas un outsider, mais un bon candidat ». Hélas, ce n'est pas lui qui décide. Les experts mandés par l'État rendront leur verdict sans doute cet été. Jean-Louis Borloo et Valérie Létard sont déjà allés voir René Ricol, le patron du grand emprunt. Pronostic de l'ancien ministre des Transports : « Il... n'y a pas de pronostic. Ce qui compte, c'est l'intensité de l'engagement. Ici, il est de 100 %. » Et ce, visiblement, de l'UMP au PCF. •