

## **Le technopôle pour faire de Valenciennes le Toulouse du transport terrestre**

Actualité Valenciennes

Le technopôle pour faire de Valenciennes le Toulouse du transport terrestre

dimanche 23.11.2008, 05:13 - La Voix du Nord



Le ferroviaire, fleuron du Valenciennois. Pour garder l'avance. PHOTO ARCHIVES BRUNO FAVA.

Un « creuset » où se retrouveraient tous les chercheurs travaillant pour le transport (terrestre, automobile et ferroviaire confondus), c'est le futur technopôle, un outil pour conforter, après-demain, ceux qui sont déjà les principaux employeurs du Valenciennois aujourd'hui.

Les transports terrestres ? Un « Meccano » dont la construction, ici, se poursuit depuis vingt ans, a expliqué au Pasino Georges Guillaume, ex-président du MEDEF local. Résumons : dans les années 1980, l'automobile ici est embryonnaire. Le ferroviaire très malade. Ses usines paraissent condamnées. Elles seront sauvées. Aujourd'hui, le transport terrestre pèse 60 % de l'industrie valenciennoise. Le ferroviaire, lui, se joue de la crise actuelle.

La partie de « Meccano », elle, continue. Dans un environnement concurrentiel féroce, il s'agit de permettre aux grands noms (Toyota, Bombardier) de garder leur avance. Pour consolider leurs emplois et en créer. Fin 2003, le Valenciennois décroche le siège de l'Agence ferroviaire européenne. C'est d'ici que l'Europe édictera ses règles du transport ferroviaire. En 2004, la région décroche un des douze labels nationaux de pôle de compétitivité mondiale. Sur le... transport terrestre. I-Trans, c'est la promesse d'une aide de l'État. Qui arrive. Soixante projets innovants déjà financés à hauteur de 200 millions d'euros, a rappelé Georges Guillaume. L'étape suivante, c'est le Technopôle. Une maison commune pour tous les chercheurs, un toit pour abriter les labos du secteur, comme le CISIT, et ainsi faire de « la fertilisation croisée ».

En tout, 5 000 m<sup>2</sup> de locaux du futur technopôle doivent être livrés dès 2010. Tout le monde s'y colle. Les agglomérations, la CCI, l'université, les industriels regroupés dans I-Trans.

Et la boucle ?

Gagnée, la partie ? Non. Il manque encore une sacrée pièce. La boucle d'essais qui, en 2006-2007, a donné des boutons à tout le secteur. Le centre d'essais pour les trains à grande vitesse fait très peur, côté nuisances. Interrogé sur ce point, Georges Guillaume est resté prudent. Le centre d'essais n'est pas indispensable selon lui, parce que rien ne l'est, au final. Mais il est « essentiel » pour garder l'avantage concurrentiel.

Aujourd'hui, la négociation se poursuit au niveau européen sur ce dossier. Le Valenciennois est toujours sur les rangs pour l'accueillir. Sa candidature est même renforcée. Des fabricants de (réseaux ferroviaires cette fois-ci) la soutiennent aussi. Si les industriels tombent d'accord, les élus du secteur auront à prendre une décision historique. Proposer de l'accepter ici ou non. On peut aussi poser le dilemme autrement : prendre le risque d'être (très) impopulaire aujourd'hui, pour garder nos emplois demain. •

T. T.