

> Interview croisée

Valérie Létard e face à l'avenir d

Les présidents des agglomérations de Valenciennes Métropole et de la Porte du Hainaut ont accepté de répondre aux mêmes questions d'Eco121 sur les

Eco 121 Avec la fermeture redoutée de Sevelnord, risque-t-on de repartir dans un cycle de désindustrialisation tel que le Valenciennois l'a connu dans les années 70 ?

Valérie Létard. Nous nous battons pour que Sevelnord ne ferme pas. Il n'y a pas de fatalité. Notre territoire a, depuis longtemps, compris l'importance d'anticiper les difficultés pour mieux y faire face. C'est ce que nous avons réussi à faire récemment avec Toyota, qui investit dans la production de la future Yaris hybride à Valenciennes, ce qui permet la créa-

le Valenciennois s'est battu pour se redresser. Il a fallu faire face aux choix « court-termistes » dominés par la recherche d'une rentabilité à tout crin. Si Sevelnord fermait, on retomberait dans la régression. A juste titre, salariés, élus et population crient : « nous ne voulons pas d'un autre Usinor Denain ».

Considérez-vous que votre territoire a déjà réussi sa reconversion ?

V.L. Pleinement, même si le travail n'est pas terminé et que nous devons continuer à nous mobiliser. Le Valenciennois a surmonté deux séismes majeurs dans son histoire économique : la disparition de l'activité minière et celle de la sidérurgie. Les efforts conjugués de la communauté d'agglomération, de la CCI et de l'Etat ont permis d'accueillir des fleurons de l'industrie automobile et de conforter la présence de leaders mondiaux des transports contribuant à faire passer le taux de chômage de 22 à 14 % en 10 ans ! La méthode insufflée par Jean-Louis Borloo a permis de relever le défi de l'emploi. Valenciennes s'est réinventée et rayonne aujourd'hui au travers des pôles automobile, ferroviaire, numérique... Au-delà, le Valenciennois a changé son image avec l'arrivée du tramway, le Phénix, le magnifique stade du Hainaut, Valigloo, la nouvelle patinoire... Valenciennes n'a pas seulement réussi sa reconversion, elle a réussi sa mutation.

« Valenciennes n'a pas seulement réussi sa reconversion, elle a réussi sa mutation »

VALÉRIE LÉTARD

tion de 800 emplois sur notre territoire. Sur le dossier Sevelnord, une cellule d'anticipation industrielle, que j'ai appelée de mes vœux, réunit depuis le 18 novembre les syndicats, les élus concernés et le groupe PSA. Il faut anticiper la fin du partenariat entre Fiat et PSA en 2017 avec un seul objectif : trouver un partenaire à PSA pour que le Valenciennois accueille la production d'un nouvel utilitaire, le K-zéro.

Alain Bocquet. La fermeture de Sevelnord, oui, c'est un vrai risque ! Depuis la casse de notre sidérurgie,

A.B. « Réussi », c'est beaucoup dire ! Il reste énormément à faire. Ici, le

et Alain Bocquet du Valenciennois

grands enjeux de leur territoire. Entre la sénatrice centriste et le député communiste, les analyses ne sont parfois pas si éloignées. Entretien.

taux de chômage est 1,1 point au-dessus du taux régional. Nous ne restons pas l'arme au pied. Nos actions aux uns et aux autres ont permis l'implantation de Toyota, de GSK ; l'annonce de la nouvelle boîte de vitesses à l'UMV de PSA, et Railenium... La Porte du Hainaut gère une trentaine de zones d'activités. En deux ans, nous avons accompagné plus de 20 projets qui représentent 21 millions d'euros et 360 emplois. Nous venons de passer le cap de 100 Tpe aidées par un dispositif unique en région. Notre agence économique qui fédère 88 entreprises fait progresser une reconversion orientée vers nos filières d'excellence : l'automobile et la métallurgie, le ferroviaire, les énergies nouvelles, un pôle innovant « Eau, santé, bien-être ». Des choix qui recoupent les priorités du Schéma régional de développement économique.

Le ferroviaire est une des priorités principales affichées par le Valenciennois. Cela conforte les deux majors, mais est-ce efficace pour toute la filière ?

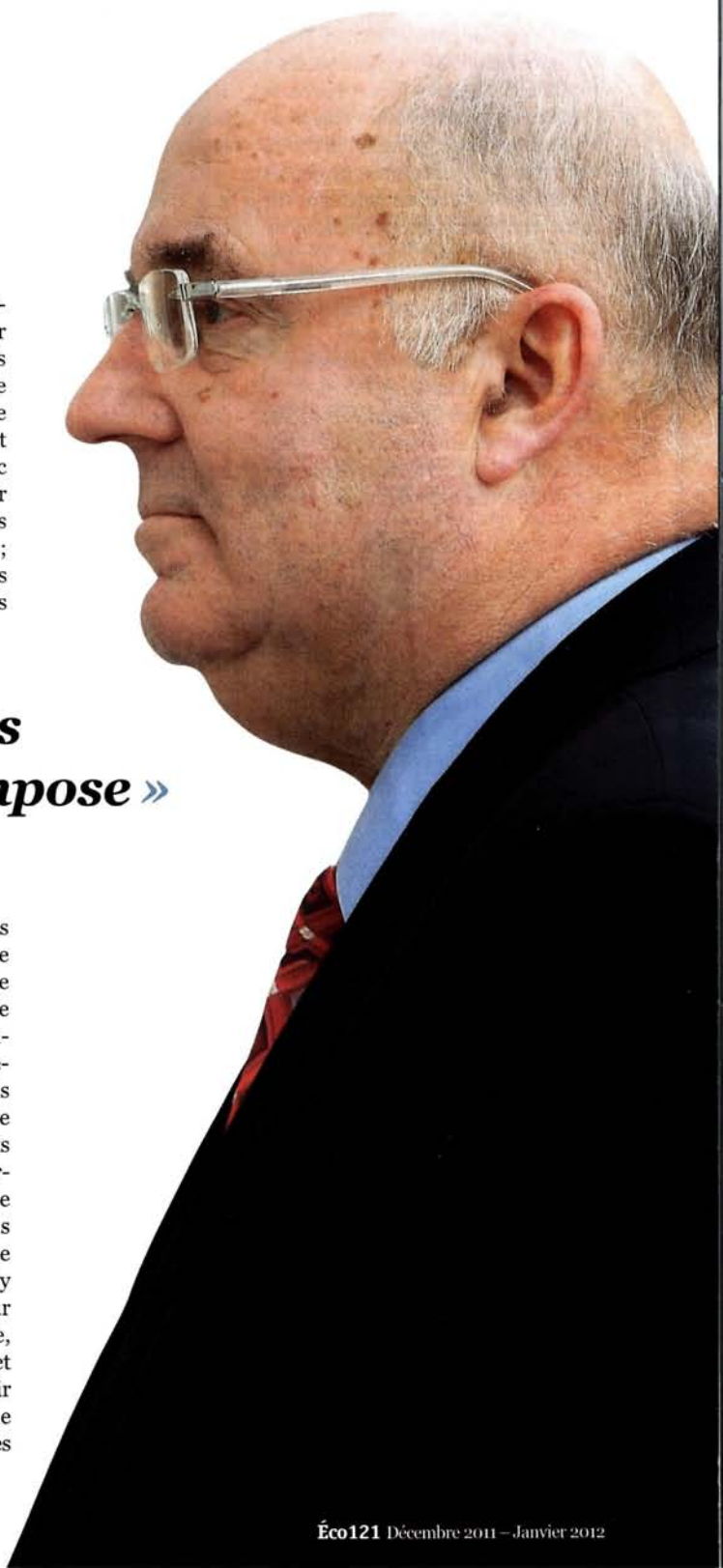
A.B. La commission parlementaire que je présidais a souligné à l'unanimité la nécessité d'une filière française du ferroviaire. Notre région est concernée avec 10 000 emplois. Les majors se sont laissés griser par la mondialisation. Sauf qu'il manque une vraie coopération européenne face aux pays émergents. Un « Airbus du rail » s'impose. Avec les équipementiers, il faut passer de la sous-traitance à la co-traitance. Nous

manquons d'entreprises de taille intermédiaire (ETI). Pour accompagner cette évolution nous agissons sur trois leviers : structuration de la filière avec, par exemple, une activité de déconstruction ferroviaire associant des entreprises ; diversification avec la création d'un GIE pour travailler une offre de produits et de services commune à plusieurs entreprises ; innovation avec des mutualisations de moyens au service de programmes de recherche-développement.

« Un 'Airbus du rail' s'impose »

ALAIN BOCQUET

V.L. Ça va largement au-delà des deux majors. Le ferroviaire est une de nos priorités stratégiques parce qu'elle s'appuie sur la présence de toutes les composantes de cette filière dans le Valenciennois. On retrouve les deux grands industriels Alstom et Bombardier qui font vivre tout un réseau de Pme, sous-traitants et équipementiers. A côté, l'université de Valenciennes apporte une réelle plus-value à la filière. Nous l'avons toujours soutenue puisque sans recherche et innovation, il n'y a pas d'excellence. C'est aussi pour cette raison que je me suis battue, avec la communauté universitaire et le monde industriel, pour accueillir le projet d'institut de recherche technologique dans le domaine des



> Interview croisée

infrastructures ferroviaires. Il permettra à nos entreprises d'être davantage compétitives, de gagner des parts de marché à l'export, et de créer des emplois, évalués à 20 000 au niveau national, dont 8 000 pour notre région.

Valenciennes Métropole soutient également très largement la filière en aménageant un site dédié aux transports durables et à la mobilité pour accueillir des entreprises, centres de formation, labs de recherche privés et publics et activités d'innovation. Le pôle de compétitivité i-Trans et l'Association AIF doivent aussi s'y implanter. L'agglomération y investit près de 16 M€. Si aujourd'hui le Valenciennois est reconnu comme LE territoire du ferroviaire, c'est parce que depuis des années nous avons construit sur notre territoire tous ces maillons de la filière.

Le tertiaire, très porteur d'emplois, reste une des faiblesses de l'arrondissement, comment y remédier ?

V.L. Je ne suis pas forcément d'accord. Prenons l'exemple des services à la personne. C'est le secteur d'activité qui a créé ces dernières années le

plus d'emplois, avec 5 000 salariés aujourd'hui dans le territoire de Valenciennes Métropole. Mais en effet, ce secteur d'activité ne se voit pas puisqu'il ne nécessite pas de bureaux ! Cependant, les activités tertiaires liées à une offre immobilière se développent également, entre centres d'appels, logistique, distribution, numérique, bureaux d'études... Dans ce domaine, notre priorité est la requalification des friches industrielles. C'est le cas sur la friche Valourec qui accueillera le projet des Rives Créatives avec la Serre numérique portée par la CCI du Grand Hainaut qui rassemblera les écoles Supinfocom, Supinfogame, ISD, IIE et des entreprises du numérique.

A.B. Nous sommes un territoire sous-administré. Et on voit des institutions comme les CAF ou des services d'entreprises se recentrer sur Lille, quand il faudrait maintenir et réimplanter des centres de décision publics ou parapublics...

Le tertiaire aussi est en récession. On supprime des emplois dans les banques. Et on souffre d'une offre insuffisante de tertiaire privé, pénalisée par la crise. Consommer des activités

de service demande un pouvoir d'achat aujourd'hui absent. L'austérité aggraverait ces déséquilibres.

Les deux intercos ont-elles vocation à vivre séparément dans la durée, quels rapprochements sont possibles ? L'idée d'un pôle métropolitain est-elle encore d'actualité ?

A.B. Nous travaillons au quotidien avec Valenciennes Métropole pour les transports ou le Schéma de cohérence territoriale, avec le Cambrésis pour la zone d'activité de Calvigny, avec Cœur d'Ostrevent au sein du SIAVED, avec le Douaisis pour la gestion de la Scarpe. Beaucoup d'actions peuvent se faire à la carte, y compris sans continuité géographique. Le pragmatisme, c'est la réalisation de partenariats de projets ; on doit pouvoir le faire tous azimuts, sans ajouter une couche institutionnelle de plus.

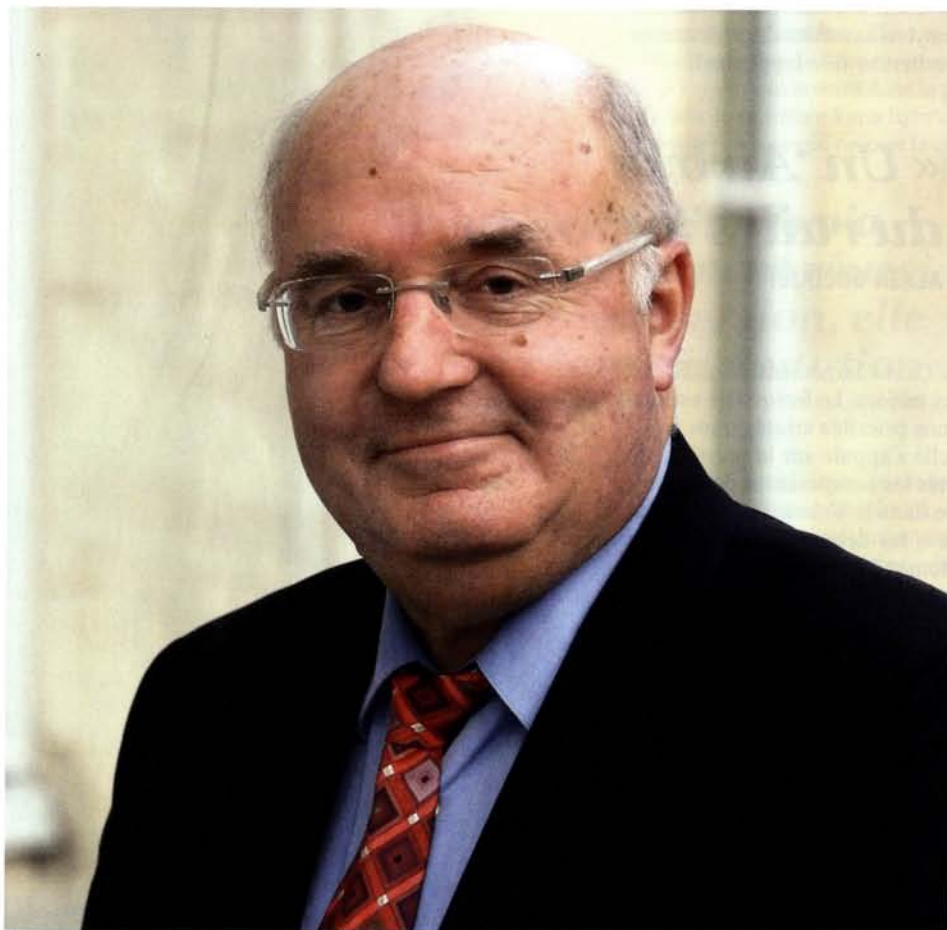
V.L. Les deux intercos ont décidé de traiter à l'échelle de l'arrondissement les sujets des transports et du SCOT. Deux syndicats intercommunaux, dans lesquels nos représentants d'agglomération siègent, mènent ces politiques avec beaucoup d'ambition pour notre territoire ! La réussite du tramway illustre parfaitement cette coopération réussie. Au-delà, j'ai appelé de mes vœux début 2011 la création d'un Pôle métropolitain du Hainaut rassemblant le Valenciennois, la Sambre-Avesnois et le Cambrésis. Il s'agit d'une structure souple, d'un syndicat mixte qui permet de porter des projets à l'échelle du Hainaut en matière de développement économique, de santé... J'ai bon espoir que ce pôle soit constitué au deuxième semestre 2012. Les présidents des intercommunalités comprennent l'intérêt que le Hainaut s'exprime et agisse d'une seule voix pour porter des projets plus ambitieux et mutualiser nos moyens. Seule la CAPH semble regarder plutôt vers la Métropole Lilloise.

Comment considérez-vous la naissance de la CCI Grand Hainaut ? Est-ce le prélude à de nouvelles dynamiques territoriales ?

A.B. C'est une décision trop récente et, comme disait un de mes théoriciens préférés : « La preuve du pudding, c'est qu'on le mange ». Je souhaite simplement que les moyens d'action de la CCI s'améliorent et

Le levier transfrontalier passera par les infrastructures et les transports »

VALÉRIE LÉTARD



> Interview croisée

foyers de la métropole habitent dans l'Amandinois. Ce n'est donc pas en opposant les territoires qu'on s'en sortira ! Il faut réfléchir en termes de complémentarité ; agir ensemble. A l'heure de la mondialisation, ce serait ridicule et suicidaire de se replier dans sa zone ! La Porte du Hainaut prend toute sa place dans l'Aire métropolitaine de Lille.

V.L. La Métropole lilloise doit jouer pleinement son rôle de locomotive régionale. A l'échelle régionale et à celle de l'Europe du Nord-Ouest, Lille Métropole conduit une politique de renforcement de son attractivité et de son rayonnement, mais une forteresse au milieu d'un désert n'a aucun sens. Ce qu'il faut, c'est une métropole forte qui s'appuie sur l'excellence des territoires infra-régionaux. C'est pourquoi, le territoire du Hainaut a plus que jamais une carte à jouer !

Le Valenciennois porte de gros projets : Serre numérique, extension du tramway, Railenium... Avec la ruine de l'Etat, ne craignez-vous pas pour leur bonne réalisation ?

A.B. C'est sûr, c'est une bataille ! Contrairement à ce qu'on dit, l'argent existe. Il faut qu'il soit utilisé pour les projets structurants. Au sein du Pôle Images régional, nous sommes engagés au côté de l'université dans la reconversion du site d'Arenberg en Fabrique à Images. Un projet tourné vers les technologies de l'audiovisuel et les médias numériques, associant recherche et transferts vers l'économie. Actuellement, nous nous battons pour les financements, c'est légitime. L'Etat a un devoir de reconnaissance. Le Valenciennois a toujours été au rendez-vous de l'intérêt de la Nation.

V.L. Je ne pense pas que l'Etat soit en ruine. Sur le Valenciennois, pendant longtemps, pour un 1 € mis sur la table nous en levions 4 grâce aux fonds structurels européens, à l'Etat, aux collectivités... C'est cette dynamique que nous avons su conserver. Regardez avec le financement de la ligne 2 du tramway, regardez avec Railenium... L'argent public est précieux mais nous devons plus que jamais investir sur l'avenir du Valenciennois !

*Propos recueillis par
Olivier Ducuing et
Sophie Pecquet*

© Photo Eric Luyand 06 28 32 67 01

qu'elle puisse redevenir un partenaire de l'aménagement de nos parcs d'activités. Nous soutenons nombre d'actions qu'elle anime. Nous l'associons à nos travaux. Nous n'avons pas toujours les mêmes logiques... C'est la vie qui tranche.

V.L. Cette naissance prouve, tout comme l'université du Hainaut-Cambrésis, que le Hainaut est la bonne échelle de travail, le meilleur curseur pour la dynamique territoriale.

Croyez-vous dans la dimension transfrontalière comme réel levier d'aménagement du territoire ? Ne reste-t-on pas depuis des années dans le symbolique ?

A.B. Nous sommes ouverts aux partenariats transfrontaliers. Tourisme, environnement, culture avec Tournai, le parc Scarpe-Escaut... Je pense aussi au dispositif Euraphis ; à l'action dans laquelle est engagé l'Office du tourisme pour la valorisation des voies d'eau du réseau transfrontalier. Avec nos amis belges de Hainaut Développement nous organisons des Business dating. Mais il faudrait faire avancer la connexion des transports, la réouverture de la voie ferrée Valenciennes-Mons. Il y a de vrais chantiers à ouvrir. A mon avis, c'est trop lent !

V.L. Aujourd'hui, nous sommes bien au-delà du symbolique ! Les principaux acteurs du Valenciennois

travaillent déjà avec nos voisins belges. Les exemples opérationnels sont nombreux : c'est le cas dans le domaine de la santé et des coopérations entre nos SAMU, pour l'université de Valenciennes qui vient de signer un partenariat avec celle de Mons... J'ai reçu au printemps 2011 Rudy Demotte, ministre-président de la Région wallonne et de la Fédération Wallonie-Bruxelles. Il est très impliqué sur Tournai et le Hainaut belge. Ensemble, nous avons évoqué les dynamiques de territoire, les fonds structurels européens, la ligne ferroviaire Valenciennes-Mons.

Nous sommes en phase sur bien des dossiers. Nous avons beaucoup de synergies à mettre en place et le levier passera par les infrastructures et les transports. Je pense par exemple au canal Condé-Pommerœul et à son raccordement au futur canal Seine-Nord. Avec mes collègues de Cambrai et de Maubeuge, nous sommes persuadés que le Pôle métropolitain du Hainaut contribuera au développement de cette coopération transfrontalière.

Le rapport de votre territoire à Lille a-t-il changé depuis ces dernières années ?

A.B. Il existe un brassage économique et démographique. Le nombre d'actifs habitant la métropole et travaillant dans le Valenciennois a augmenté de 60 %. Le nombre de « navetteurs » vers Lille a progressé lui, de 25 %. De plus en plus de

Ce n'est pas en opposant les territoires qu'on s'en sortira ! Il faut réfléchir en termes de complémentarité »

ALAIN BOCQUET