

solidaires

Journal de l'Union régionale des syndicats CFTD d'Ile-de-France

n°489 • novembre 2011



Quel avenir pour notre territoire ?



Richard Kalvar / Magnum photos

Interview

Questions à Daniel Behar, Professeur associé à l'Institut d'urbanisme de Paris, consultant à la coopérative Acadie.

Quels sont les enjeux du SDRIF en rediscution ?

Le SDRIF a du mal à dépasser sa dimension technique. C'est avant tout un document réglementaire d'urbanisme. Il a une fonction importante pour les collectivités territoriales qui est d'autoriser et d'encadrer leurs projets. Mais aujourd'hui, c'est d'abord le projet du Grand Paris porté par l'Etat qui fait référence aussi bien auprès des citoyens que des syndicats, des associations, des entreprises ou des élus locaux. La fonction principale du SDRIF sera donc d'intégrer les projets du Grand Paris dans une vision à la fois plus globale et plus exhaustive vis-à-vis des territoires locaux.

Pourquoi le Grand Paris fait-il référence pour le développement de la Région ?

Dans son contenu, il affiche une ouverture sur la mer (Port du Havre), ensuite il propose pour l'avenir un réseau de transports (métro automatique) en rocade pour compléter le réseau radial des RER et il crée des pôles économiques pour le développement économique (Saclay...)... Tout cela vise principalement à renforcer la compétitivité de l'Ile-de-France face aux autres villes mondiales. C'est partiel mais ça produit une vision très forte et très simple du futur de la région.

Que peut proposer le SDRIF ?

L'enjeu pour le SDRIF est avant tout territorial. Le projet autour du port du Havre, c'est intéressant, mais il faut l'intégrer dans une vision d'ensemble du Bassin parisien, par exemple avec le futur canal Seine Nord. De la même façon, avec le métro en rocade, on favorise un développement davantage polycentrique mais on risque d'isoler la ville centre, Paris. Je crois qu'il est nécessaire pour la Région de repenser la place de Paris.

Et la place de l'emploi dans le projet ?

Il est bien entendu utile de « booster » le développement économique autour de pôles d'excellence spécialisés, les fameux « clusters ». Mais si ces pôles contribueront à la notoriété et à la visibilité de l'Ile-de-France dans le monde, la performance de l'économie régionale tiendra tout autant à l'efficacité et au dynamisme d'activités plus ordinaires, les fonctions de support comme la logistique, le BTP, les services aux entreprises ou aux ménages...

Quel avenir pour les territoires situés en dehors du Grand Paris Express ?

Je pense en effet que là aussi avec la concentration des pôles économiques le long du réseau du métro Grand Paris Express, il y a un risque de décrochage. Pourtant l'une des chances de l'Ile-de-France, c'est d'intégrer en son sein la grande couronne et son tissu économique productif, tant agricole qu'industriel. La Région doit se montrer à la hauteur des enjeux dans ce domaine.

Quelle approche avez-vous du conflit quasi rituel entre l'État et la Région ?

Ce type de conflit ou de relations complexes entre l'État et la région-capitale existe dans tous les pays du monde, moins dans les pays fédéraux. Mais il n'empêche, nous avons tous pu constater un compromis sur Grand Paris Express. C'est un changement d'attitude notoire. L'État a besoin des collectivités territoriales et la Région veut boucler son SDRIF. Donc la raison va l'emporter. □

Cfdt
des choix, des projets
Ile-de-France