

Anne Hidalgo : «Paris ne doit pas devenir la ville de l'entre-soi»

Sous le feu des critiques, la maire socialiste souhaite fédérer autour de sa candidature aux municipales de 2020, en créant une large coalition fondée sur trois axes : attractivité économique, environnement et solidarité. De quoi dissuader au maximum les vellétés des macronistes.

Vendredi matin, Anne Hidalgo, en pleine tourmente médiatique, reçoit *Libération* dans son immense bureau de la mairie de Paris. C'était avant d'affronter les quelques sifflets de la cérémonie des césars, qui ont agité les réseaux sociaux une partie du week-end.

Vous faites face à une série de critiques qui mettent clairement en cause la compétence de la mairie de Paris : la piétonnisation des voies sur berge retoquée par le tribunal administratif, le retard du lancement des nouveaux Vélib, la polémique sur la propreté des rues... Etes-vous accessible à l'autocritique ?

Oui, il vaut mieux, car sinon vous risquez d'avoir de gros problèmes (*rires*). A partir du moment où l'on a rencontré des obstacles, où l'on ne s'est pas forcément retrouvé dans la situation que l'on imaginait, j'aime faire des retours d'expérience. Cela permet de voir où il y a eu des points faibles dans notre organisation, dans notre expression, dans le projet que nous portons. En même temps, il faut partir du postulat que diriger une ville comme Paris n'est pas un long fleuve tranquille. Il faut être capable d'apporter des corrections tout en tenant le cap, la vision que je porte avec mon équipe pour cette ville. Et il faut enfin s'assurer que les Parisiens sont avec nous.

Pourquoi, alors, avez-vous cette réputation de rigidité ?

Quand je regarde le parcours de la plupart des femmes politiques dans notre pays, je constate qu'elles ont toutes été taxées d'autoritaires, de rigides. Pas une n'a échappé à ça. Regardez Edith Cresson, Martine Aubry, Michèle Alliot-Marie, Ségolène Royal... Même Simone Veil, quand elle portait la loi sur l'avortement : ce n'est qu'après qu'elle est devenue une référence nationale, une icône. Il y a quand même une représentation extrêmement sexuée, parfois même machiste, de la femme au pouvoir. Quand une femme exerce ses responsabilités, on dit qu'elle est autoritaire, voire autoritariste. Quand c'est un homme, cela fait partie des fondamentaux, de la capacité à transformer les choses.

Comment expliquez-vous que votre cote de popularité ait chuté depuis un an auprès des sympathisants de gauche ?

Vous parlez de sondages nationaux alors que mon engagement est exclusivement pour Paris. Ces sondages sont d'ailleurs très volatils puisque, dans le dernier en date, je progresse nettement. Mais qu'ils montent ou qu'ils descendent, cela n'est pas mon sujet. Je pense que la pire des choses, c'est quand les hommes politiques ne sont animés que par leur cote de popularité.

Pensez-vous pouvoir construire une majorité aux prochaines élections municipales, en 2020 ?

Pour moi, très clairement, l'élection de 2020 va se jouer sur les grandes problématiques parisiennes. La question de l'attractivité de la ville à l'échelle internationale sera l'une d'entre elles. Et je crois qu'on a fait la démonstration de la réussite de ce pari. Moi, femme de gauche, j'ai tout fait pour qu'après le Brexit, ce soit à Paris que vienne la finance internationale. Le World Economic Forum souligne que Paris est la troisième ville au monde la mieux gérée, derrière Londres et New York. Notre candidature pour les Jeux olympiques et paralympiques de 2024 s'est révélée gagnante et nous venons de recevoir le prix de la capitale européenne de l'innovation. Enfin, pour relancer le tourisme, je suis allée chercher un par un les tour-opérateurs, et nous avons battu en 2017 un record de fréquentation.

Le deuxième grand sujet, c'est la question climatique et celle de la pollution : le volontarisme de Paris est reconnu de tous. Le troisième défi, c'est celui de la solidarité. Cette ville attire les gagnants de la mondialisation, et je les veux ici. Mais cette ville ne doit pas devenir celle de l'entre-soi. Paris est une ville qui a allumé la lumière pour tout le monde et quand il y a des gens qui ne vont pas bien, qu'ils viennent de très loin ou de chez nous, ils arrivent ici, espérant trouver une situation qui va les sauver. Et ça, c'est une fonction de Paris que j'assume totalement. C'est pourquoi je m'implique autant dans l'aide aux personnes sans abri et aux réfugiés. En 2020, je vais donc construire une alliance citoyenne sur ces enjeux. Et tous les partis qui voudront soutenir cette alliance seront les bienvenus.

Mais vos propres conseillers municipaux sont divisés sur la stratégie à employer. Certains vous pressent de vous déclarer En marche, d'autres vous incitent à réunir la gauche dans sa diversité. Vous allez avoir un candidat LREM en face de vous ?

Je n'en sais rien. Ce sera à eux de se positionner sur mon bilan et sur ce que je vais proposer.

Mais Emmanuel Macron veut gagner Paris...

Est-ce si clair que cela ? Sincèrement, je ne sais pas. Je pense que le président de la République est davantage soucieux des résultats que des étiquettes.

En tout cas, les élus LREM de Paris sont en train de construire un programme alternatif...

Pas tous les élus. Mais il est vrai que certains députés LREM sont partis dans une démarche très agressive à l'égard de la majorité municipale... On verra bien jusqu'où ils iront. Moi, en tout cas, je porterai une candidature de coalition, comme je l'ai toujours fait.

En gros, vous nous dites que vous ne serez ni une candidate LREM ni une candidate socialiste, vous serez Hidalgo...

(Rires) Je serai Paris.

Qui soutenez-vous dans la bataille pour prendre la tête du PS au prochain congrès ?

Personne.

Pourquoi ?

Je pense que j'ai beaucoup à faire à Paris, et c'est ce qui me passionne.

Est-ce parce qu'il ne faut pas trop s'associer au PS en ce moment ?

J'aime ma famille politique. J'espère qu'un jour, mon parti - car je ne l'ai pas quitté - réussira à redevenir une force politique qui pèse. Mais je ne suis pas connue pour être quelqu'un qui s'enferme dans une écurie. Cette liberté fait partie de mon ADN.

Le PS peut ne pas se relever...

Il peut, bien sûr.

Est-ce que vous lui voyez un espace politique ?

Oui, évidemment, car il est le point d'équilibre naturel de la social-démocratie écologique.

Sur l'affaire des voies sur berge, vous avez eu le soutien d'Emmanuel Macron. Est-ce que vous êtes devenue macroniste ?

Le président de la République m'accompagne sur ce sujet avec une idée forte : il considère que les maires doivent avoir la liberté de pouvoir agir et d'être jugés sur ce qu'ils font, pas sur ce qu'on les empêche de faire.

Vous n'êtes donc plus une opposante politique ?

Ma responsabilité n'est pas d'être une opposante politique, mais d'être la maire de Paris. Je travaille avec le gouvernement sur un certain nombre de projets, pour lesquels cela se passe bien. Que ce soit sur les questions climatiques, la définition d'un pacte sur la question du logement à Paris, l'aide aux personnes sans abri ou sur les Jeux olympiques, on est dans une démarche de coconstruction.

Et sur les migrants ?

J'essaie de ne pas être dans le frontal. L'élection présidentielle a eu lieu. Moi, je suis très respectueuse des institutions. Evidemment, la circulaire Collomb pose question, même si le Conseil d'Etat l'a beaucoup dévitalisée, puisque les contrôles dans les centres d'accueil ne pourront se faire qu'avec l'accord des intéressés. Sur le reste, j'essaie de travailler avec les services de l'Etat pour construire une offre d'hébergement d'urgence qui réponde aux besoins, tous profils confondus, car les migrants qui ne sont plus dans les centres humanitaires deviennent des SDF. Et pour l'instant, même si je peux avoir des désaccords, les choses se passent globalement bien. Mais je ne rentrerai pas à LREM. Je suis une femme de gauche, social-démocrate, écolo et européenne.

Les réponses d'Anne Hidalgo sur cinq dossiers chauds

Vélib nouvelle génération, colonies Arc-en-ciel... La maire de Paris répond point par point aux critiques qui lui sont faites. Concernant la piétonnisation des voies sur berge, elle persiste

en annonçant prendre un arrêté permanent relatif à la défense du patrimoine, en vertu de ses pouvoirs de police.

En annulant la fermeture des voies sur berge à la circulation, le tribunal administratif vous dit : l'étude d'impact n'est pas suffisante et, surtout, vous ne vous êtes pas référée au bon article. Vous n'êtes pas allée trop vite ?

Non. La piétonnisation des berges de Seine, les écologistes en parlent pour la première fois en 2001. Bertrand Delanoë l'inscrit à son programme en 2008. Il piétonnise la rive gauche en 2013. J'inscris le prolongement rive droite à mon programme des municipales de 2014. Après les élections, je relance une concertation, pendant un an et demi, en associant les communes de la métropole. Tout cela aboutit à un vote favorable du Conseil de Paris et à une mise en œuvre en septembre 2016. Il s'est donc écoulé quinze ans entre l'idée et sa réalisation, et trois ans entre mon engagement de campagne et sa mise en œuvre. Ma conviction est que la conquête de cet espace par les piétons et les circulations douces était utile et nécessaire. D'ailleurs, les désagréments pour les automobilistes sont aujourd'hui limités. En un an, le trafic de report a baissé de 28,8 % sur les quais hauts rive gauche, de 11,2 % sur les quais hauts rive droite et de 5,4 % sur le boulevard Saint-Germain. Les encombrements sont donc bien temporaires.

Comment expliquez-vous alors la décision du tribunal administratif ?

Je respecte la décision du tribunal administratif, mais je considère qu'il y a un problème dans la façon dont le droit de l'environnement est interprété dans notre pays. Ce droit a été conçu il y a une trentaine d'années pour empêcher la puissance publique de prendre des mesures qui auraient un impact négatif sur l'environnement. Là, c'est l'inverse. Il s'agit de fermer une autoroute urbaine pour créer un parc. Depuis l'accord de Paris, nous sommes dans l'obligation d'agir, et d'agir vite parce qu'il y a une urgence climatique. Nous sommes donc à un moment où il nous faut deux circuits pour le droit de l'environnement. Un premier sur le temps long qui protège et évite des Notre-Dame-des-Landes... Et un second sur le temps court, pour que puissent voir le jour rapidement des décisions alignées sur l'accord de Paris, qui concernent les questions énergétiques, de pollution et d'adaptation de la ville au changement climatique. Est-ce que le droit de l'environnement doit nous être opposé lorsqu'il s'agit d'améliorer la qualité de l'air ? Je ne le crois pas. J'en ai parlé à Nicolas Hulot et Brune Poirson *[au ministère de la Transition écologique, ndlr]*, et avec le président de la République.

Qu'est-ce qu'ils vous ont répondu ?

Ils partagent cette analyse. Imaginez : la France va devoir payer des amendes à l'Union européenne pour non-respect des obligations en matière de qualité de l'air. Ce serait quand même étrange que l'on demande à notre pays de régler des pénalités pour le non-respect de politiques que l'on empêche les maires de faire.

La droite demande donc la réouverture des berges au trafic automobile ?

La droite régionale et parisienne s'est fourvoyée dans cette histoire. Elle est à l'origine du recours devant le tribunal administratif, qui risque de conduire à la réouverture de cette autoroute urbaine, mais elle ne l'assume pas. C'est une attitude irresponsable vis-à-vis des milliers de Parisiens qui sont victimes de la pollution de l'air.

Après la décision du tribunal, comment allez-vous empêcher les voitures de revenir ?

Nous allons mobiliser tous les moyens légaux qui s'offrent à nous. D'abord en faisant appel. Certes, ce n'est pas suspensif et nous aurons une décision dans un an. Mais je veux utiliser cet appel pour mettre en avant nos arguments, en particulier sur l'étude d'impact. Ensuite, en travaillant avec l'Elysée, avec le préfet de police. Ils sont tous convaincus qu'il ne faut pas rouvrir les berges à la circulation automobile. Dès cette semaine, avec le soutien de l'Etat qui accompagne cette démarche, je vais prendre un arrêté, mobilisant les pouvoirs de police du maire, pour maintenir la piétonnisation de cette voie.

Temporaire ?

Non. C'est un arrêté permanent.

Vous vous asseyez sur une décision de justice...

Non, car cet arrêté prend en compte les recommandations du tribunal administratif. Il se fonde sur une nouvelle base légale, un autre terrain, relatif à la défense du patrimoine et à l'intérêt touristique. La question des berges de Seine est devenue emblématique à l'échelle internationale. Elles sont le symbole de Paris, la ville dans laquelle l'accord sur le climat a été signé.

Cette affaire ne vous donne-t-elle pas l'envie d'être encore plus radicale et de fermer la rue de Rivoli ou la place de la Bastille ?

(Rires) Non, mais je pense que nous sommes dans la bonne stratégie et, de plus, sur un sujet comme celui-là, très soutenus par les Parisiens. Par ailleurs, dans le contexte post-Brexit, les grandes institutions bancaires me disent que la lutte contre la pollution est un sujet déterminant pour que leurs cadres aient envie de venir. Nous sommes en train de gagner cette bataille vis-à-vis de Francfort et de Dublin.

Y a-t-il un sujet de propreté à Paris ? Votre opposition l'affirme et fait le lien avec le problème de la prolifération des rats...

Il y a environ 5 millions de personnes qui vivent, travaillent ou sont en visite à Paris chaque jour. Une ville dont l'espace public est très utilisé demande une attention particulière, notamment sur la propreté. J'ai mis en place plusieurs plans pour accroître les moyens et résoudre ce problème qui est réel.

J'ai ajouté plus de 250 éboueurs depuis 2014. Nous avons instauré des ramassages en soirée parce que la ville est désormais davantage utilisée le soir et la nuit que le matin. Je viens de créer des brigades volantes dans chaque arrondissement, qui peuvent être mobilisées par le maire d'arrondissement.

Nous avons lancé des actions sur certains secteurs plus sollicités que d'autres : les zones touristiques, les Invalides, le Champ-de-Mars, le canal Saint-Martin et des cas très spécifiques comme le quartier de la Chapelle [*dans le nord de Paris, ndlr*].

Avez-vous sous-estimé le problème ?

Personnellement non puisque, dès 2014, j'ai accentué les moyens. Mais collectivement oui, je pense que nous avons un peu sous-estimé l'évolution des pratiques urbaines.

Comment expliquez-vous le très grand retard dans la mise en place du nouveau service Vélib ? N'est-ce pas le signe d'un dysfonctionnement ?

Le principe de la mairie de Paris, c'est qu'elle respecte le droit. Si vous prenez le Vélib, nous sommes dans le cadre imposé des marchés publics. Lors de son renouvellement, il y a eu deux changements fondamentaux. Un changement d'échelle : ce service de vélos partagés ne couvre plus seulement Paris, mais 68 communes de la métropole. Et un changement technologique : le passage à 30 % de vélos à assistance électrique, qui nécessitait de changer toutes les bornes. N'oublions pas que, dans une procédure d'appel d'offres, les élus n'interviennent pas ; s'ils le faisaient, ce serait du favoritisme. Ce sont les administrations qui établissent le cahier des charges et qui notent les candidats.

Oui, mais ce sont bien les élus qui définissent le futur service...

Oui, ce sont les élus des 68 communes concernées, dont Paris, qui ont fixé les grandes orientations du nouveau Vélib. Ensuite, les services administratifs ont mis au point la grille d'évaluation et de notation des entreprises. Lorsque, au bout de ce processus très strict, une entreprise obtient une note supérieure aux autres, les politiques sont liés. Pour le Vélib, c'est Smovengo qui a eu la meilleure note. Dès que j'ai su que ça ne serait pas le prestataire sortant, j'ai demandé que l'on veille à la transition. Car lorsqu'un prestataire historique est battu et qu'un autre le remplace, une chose est sûre : le passage de flambeau ne va pas de soi et s'avère difficile.

Quand j'ai vu que Smovengo rencontrait un certain nombre de difficultés et d'imprévus pour assurer le déploiement, j'ai décidé qu'on leur apporte une aide dans la coordination des travaux, que l'on fasse des réunions hebdomadaires avec le syndicat mixte, le prestataire et les autres opérateurs concernés.

Vous allez appliquer les pénalités de retard ?

Oui, bien sûr. Elles se chiffrent à un million d'euros par mois au minimum. Mais sur ce dossier, je considère qu'il y a un sujet de droit. Les marchés publics en France sont mal conçus. J'en ai discuté avec Emmanuel Macron et Gérald Darmanin. Je leur ai dit : faisons un retour d'expérience sur ce qu'il vient de se passer là. Et voyons comment faire en sorte que lorsqu'il y a des transitions de cette nature-là, entre deux entreprises, on puisse intégrer par exemple des critères liés au temps qu'il faudra pour retrouver la même qualité de service. Cela bien entendu sans remettre en question la libre-concurrence et la transparence. Est-ce que ce qui nous arrive est lié à une quelconque incompétence des élus ou de l'administration ? La réponse est clairement non. On a simplement respecté le droit.

Quand le nouveau service va être opérationnel ?

On est en train de faire le point station par station. Les progrès sont trop lents à mon goût, mais j'espère que d'ici avril, on aura un service quasiment rétabli.

Avez-vous décidé d'arrêter les colonies des vacances Arc-en-ciel ?

La ville de Paris est une machine de 50 000 fonctionnaires répartis en une vingtaine de directions. Dans l'élaboration du budget, certaines idées d'économies sont émises. En cherchant, certains ont pensé que la suppression des vacances Arc-en-ciel, qui concernent 4 000 familles par an, pouvait être une piste. J'ai dit niet. Les vacances Arc-en-ciel permettent à des petits Parisiens des classes moyennes, des catégories supérieures ou très populaires de partager ensemble des moments très forts. Ils ont beau n'être que 4 000 enfants, ce qui n'est pas beaucoup effectivement, mais moi, j'y tiens. Je ne suis pas pour qu'il y ait des dispositifs de ségrégation.

Le marché de l'affichage publicitaire lumineux a été retoqué par le Conseil d'Etat, car ce type de publicité est interdit par votre règlement municipal. Comment avez-vous pu commettre l'erreur de passer un marché qui repose dessus ?

Nous savions qu'il y avait un risque juridique, et nous l'avons assumé. Nous avons perdu. C'est le seul sujet pour lequel nous nous sommes dit : «Il y a une très grande fragilité juridique, mais tentons, car Paris est la seule grande ville à ne pas pouvoir utiliser d'affichage numérique.» Après cette décision, nous en revenons à un marché d'affichage ordinaire.

Combien cela va-t-il coûter ? On parle de 40 millions d'euros...

C'est le montant du manque à gagner. Nous avons anticipé cette possibilité en inscrivant une provision pour risque à notre budget, il n'y a donc pas de trou à combler.

Par Laurent Joffrin, Matthieu Escoffier, Grégoire Biseau et Sibylle Vincendon