Downloaded from: justpaste.it/6rai4

Source lepoint.fr

Anne Hidalgo : Paris n'a pas abandonné la France

Attentats, inondations, crise migratoire, climat, Airbnb, trottinettes, colère des gilets jaunes sur fond de grands travaux du réseau de transports… Rien n'aura été épargné aux Parisiens et à leur maire ! Depuis qu'Anne Hidalgo a pris ses fonctions à l'Hôtel de Ville en 2014, Paris a changé. Comme toutes les métropoles, elle doit s'adapter à son époque, au risque parfois de verser dans la caricature de ville mondialisée, loin, très loin des préoccupations du pays. La métropolisation de la France transforme l'identité de Paris : les classes moyennes disparaissent et le tourisme révèle un visage pas toujours heureux pour les Parisiens. Alors que la majorité présidentielle vient de désigner Benjamin Griveaux comme son candidat officiel à la mairie de Paris, Anne Hidalgo - qui refuse de commenter ce choix -, pas encore officiellement candidate à sa succession, revient longuement sur ces évolutions.

Entretien.

Le Point : Vous avez mis en place des mesures impopulaires au nom de l'écologie. L'instauration d'une telle politique peut-elle se faire sans générer du mécontentement ?

Anne Hidalgo : Je sais à quel point ça peut être douloureux de changer ses habitudes. Mais je n'aborde pas le sujet de l'écologie sous l'angle du mécontentement. Nous sommes dans la patrie de Descartes où la rationalité, la raison et la science existent. La question est moins d'atténuer la gêne de la transformation écologique que de satisfaire à notre obligation d'agir. Les autres métropoles mondiales ont elles aussi pris conscience de l'urgence climatique. Pour conserver l'existant, il faut tout changer ! En 2001, 60 % des ménages parisiens disposaient d'un véhicule individuel, aujourd'hui, c'est 35 % : c'est une révolution que nous avons accompagnée.

Les vieux diesels n'ont plus accès à Paris. La défense des intérêts des Parisiens se fait-elle contre la banlieue ?

Si Paris était autrefois connu pour renvoyer à sa périphérie ce qui le dérangeait, cette époque est révolue. On ne lutte pas contre la pollution sans s'attaquer à ses causes et le trafic en fait partie. Paris a été précurseur en instaurant des zones à faible émission carbone ou en filtrant les entrées à l'aide des vignettes Crit'Air. Les banlieusards réclament la même chose que les Parisiens…

Quant au périphérique, est-il voué à disparaître ?

Je crois que c'est le sens de l'histoire… Je suis présidente du C40, qui réunit 98 des plus grandes métropoles mondiales engagées pour le climat. Toutes sont en train de supprimer les autoroutes urbaines qui fracturent leurs territoires et génèrent de la pollution. Séoul a donné l'exemple en déconstruisant une autoroute au-dessus d'une rivière qui coule à nouveau dans la ville.

Ne vous sentez-vous pas seule dans ce combat contre la pollution liée au trafic ?

Au contraire, nous sommes de plus en plus nombreux. Lorsque j'ai souhaité organiser l'interdiction du diesel, certains acteurs industriels ont tenté de m'en dissuader. Mais avec les maires du C40 nous avons fait bloc. Nous leur avons tenu ce discours : nous représentons 600 millions d'habitants, qui produisent deux tiers du PIB mondial. Si l'on vous dit que dans dix ans les voitures polluantes ne rentreront plus dans nos villes, c'est que notre conviction est forte. Nous ne disons pas cela par idéologie, mais parce que c'est ce qui est nécessaire pour les générations futures.

Le parcours politique d'Anne Hidalgo.

Les métropoles auraient donc plus de pouvoir que l'Etat ?

Nous pouvons prendre des décisions importantes, qui auront des conséquences sur les émissions de gaz à effet de serre et la pollution. Nous avons la capacité d'agir beaucoup plus rapidement qu'un Etat. L'Etat conserve évidemment un pouvoir réel, mais il n'a plus le même rôle.

On voit exploser, de manière un peu chaotique, gyroroues, trottinettes et autres véhicules…

C'est la preuve que Paris est une capitale de l'innovation où se forgent les nouveaux modes de vie ! J'ai saisi la ministre des Transports qui devrait donner aux maires la possibilité de réguler ces nouveaux modes de transport, dès que le texte de loi aura été adopté par le Parlement. Dans l'immédiat, j'ai décidé de les interdire sur les trottoirs.

Les Vélib' font l'objet d'un taux de vandalisme phénoménal. C'est aussi le cas des métros, des bus, des trottinettes et du mobilier urbain… Comment lutter contre ce phénomène ?

C'est très français et très inquiétant. Au début du Vélib', il a fallu changer les 20 000 vélos dans les trois premières années d'exploitation. Le phénomène se reproduit avec le nouveau Vélib' et s'étend à l'ensemble de l'espace public… C'est une question d'éducation : les représentations collectives ont tendance à valoriser ceux qui transgressent et à ringardiser ceux qui respectent les règles. Ce n'est pas être un *has been* de respecter les règles, c'est être citoyen ! On avance souvent l'explication d'un prétendu caractère latin des Français, mais je n'y crois pas. Quand je vais dans le sud de l'Espagne, d'où je suis originaire, ça ne se passe pas comme ça.

Comment dissuader les automobilistes d'entrer dans Paris, alors que les alternatives à la voiture ne sont clairement pas à la hauteur ?

La densité du réseau de transport n'a pas suivi la croissance de la population. Notre objectif est d'améliorer les transports et nous investissons beaucoup dans des chantiers importants, comme le prolongement de la ligne 11 ou le chantier Eole. A la différence des autres métropoles, Paris n'a pas la main sur ses transports ! Il faudrait changer le mode de gouvernance de Paris et des villes qui l'entourent.
Certains quartiers sont aujourd'hui entièrement dévolus à un tourisme de masse. Faut-il envisager des systèmes de régulation des flux touristiques pour préserver une vie de quartier ?

Certaines grandes villes très touristiques sont restées des villes-musées. Le destin de Paris ne se limite pas à son seul patrimoine, car la muséification de la ville lui ferait perdre ses habitants et son âme. Nous avons encouragé le secteur de l'innovation… Paris a son Silicon Sentier et ses anciens ateliers, qui attirent désormais les populations créatives du monde entier. Nous devons aussi rester vigilants sur les dérives du tourisme de masse. Airbnb renchérit fortement le coût de l'immobilier dans Paris. Ça ne peut pas tenir si une semaine de meublé touristique rapporte autant qu'un mois de location standard…

Convivialité. *Anne Hidalgo au Marché pop, dans le 12e arrondissement, lieu éphémère consacré au bien-manger et au bien-être, le 20 juillet. « Nous menons un travail pour bien vivre ensemble, grâce à un réseau de proximité qui permet de maintenir les conditions d'une vie de qualité dans les quartiers-villages. »*

Pourquoi ne pas interdire purement et simplement ce système, comme l'a fait Berlin ?

On a obtenu une première loi qui limite à 120 le nombre de jours de location touristique, c'est encore beaucoup trop, mais c'est un début. On a des agents de contrôle qui vérifient et ils sont épaulés par nombre de Parisiens qui n'en peuvent plus de voir la vie de leur immeuble perturbée par les allées et venues incessantes, le bruit, les fêtes. Quand la sociologie d'un

quartier se modifie, tout change en même temps, les prix flambent et les commerces cherchent davantage à répondre aux contraintes du touriste qu'aux besoins du Parisien, ce qui fait fuir les habitants. Il faut donc adapter la législation.

« Petits » bistrots, « petits » primeurs, « petits » cavistes sont à la mode : Paris se vit comme un village géant… De peur de perdre son âme ?

Les Parisiens sont attachés à leur quartier. En 1983, Jacques Chirac parlait du « Paris-village ». Plus on est dans un ensemble qui pousse à l'anonymat et plus on a besoin de repères de proximité : la vie de quartier est une permanence de la vie parisienne. Contrairement aux idées reçues, nous sommes une ville avec des habitants enracinés dans leur quartier, qui vont chercher des espaces pour se reposer, pique-niquer quand il fait beau, se promener avec les enfants… Cette vie réelle des Parisiens est rarement racontée.

Le Paris populaire a disparu : ouvriers, infirmiers, policiers ou profs n'ont plus les moyens d'habiter dans la capitale. Une disparition inéluctable ?

Paris a toujours été une ville de locataires ! La majorité de l'habitat parisien est mobile… Je réfute cette idée que les métropoles devraient devenir des oasis pour les seuls gagnants de la mondialisation. Si on ne régule pas et qu'on laisse le marché totalement libre, Paris ne pourra plus être habité par des classes moyennes et populaires. A Londres, en 2001, le parc social a été vendu et, depuis, même les classes moyennes ne peuvent plus y habiter. A Paris, malgré les oppositions virulentes, on a mené une politique volontariste de mixité sociale. On a créé 100 000 logements sociaux depuis 2001. Près de 550 000 personnes vivent dans le parc social parisien, seule une petite fraction de ces gens aurait pu habiter Paris si l'on n'avait pas mené cette politique.

Les métropoles mondialisées comme Paris ont-elles fait sécession du reste du pays ?

Ce serait une erreur de croire que les métropoles constituent des archipels de gens bienheureux en lévitation au-dessus des territoires nationaux, de leur histoire, de la France… Paris n'a pas abandonné la France. Paris est dans le top 3 de la plupart des classements mondiaux, mais cela doit servir le pays tout entier. Les villes permettent de créer des richesses et de valoriser des savoirs profitables à tout le pays, et à Paris, nous partageons nos richesses : 600 millions d'euros partent en péréquation chaque année, 60 % pour la Région et 40 % pour le reste du territoire.

On voit des « poches populaires » en pleine gentrification comme à Barbès ou à La Chapelle. Cela entraîne des frictions entre riverains et populations défavorisées. Faut-il s'attendre à une ville de plus en plus conflictuelle ?
Nous sommes une ville très mixte, très cosmopolite, avec des gens de toutes les origines, de toutes les religions, de tous les âges… et une grande densité de population ! Nous menons un travail pour bien vivre ensemble, grâce à un réseau de proximité qui permet de maintenir les conditions d'une vie de qualité dans les quartiers-villages.

Les élections municipales se dérouleront en 2020. Qu'avez-vous réussi, qu'avez-vous raté ?

On a encaissé des chocs auxquels personne ne s'était préparé : les attentats nous ont ébranlés et transformés. Paris a perdu en légèreté, mais a gagné en rage de vivre. Il y a aussi eu les crues, l'urgence climatique, le bouleversement politique de 2017, les réfugiés qui ont afflué à Paris… Malgré toutes ces épreuves, l'équipe municipale a tenu bon.

Comment expliquez-vous l'« Hidalgo bashing » ? N'avez-vous pas été trop clivante ?

Vous êtes bien les premiers à m'en parler *[rires]* ! Mais regardez plutôt les enquêtes d'opinion, venez avec moi dans la rue et vous aurez une vision bien différente de celle qui a pu tourner dans le petit monde des faiseurs d'opinion et des opposants politiques…

Etes-vous encore socialiste ?

Je suis sociale-démocrate. Je n'ai pas abandonné cette forme de pensée qui se porte encore bien en Europe. Pour moi, l'écologie doit être le moteur de la transformation réelle. Les Verts ont été les premiers à poser la question de la dégradation de la planète et à mettre en place des pensées naturalistes qui, sans être en contradiction avec les social-démocraties, les ont beaucoup obligées à s'interroger. Pour reprendre les termes de Nicolas Hulot, je considère que l'écologie est aussi un humanisme.