



© Eric Dessons

**ANNE HIDALGO**

**« INVENTONS UN AUTRE LIEU DE DIALOGUE  
POUR LA MÉTROPOLE »**

“

*Il vaudrait mieux avoir un seul espace de pilotage des mobilités où tout le monde travaille ensemble. C'est pourquoi j'ai créé un Comité parisien des mobilités dans lequel j'ai réuni toutes les institutions.*

Son mandat de maire de Paris, depuis cinq ans, a été parsemé de nombreuses et parfois violentes controverses. Alors même que ses concurrents aux prochaines élections municipales multiplient les propositions sur le Grand Paris, Anne Hidalgo était restée discrète à ce sujet ces derniers temps. Elle dévoile en exclusivité pour notre magazine ses idées pour améliorer la gouvernance de la métropole, et appelle de ses vœux une « conférence des parties à l'échelle métropolitaine ». Elle revient aussi sur la polémique des voies sur berge – et sa « méthode » –, détaille ses projets pour transformer le périphérique, ou encore explique comment Paris « montre l'exemple » en matière de logements.

Propos recueillis par Bertrand Gréco et Gaspard Dhellemmes

**La construction du Grand Paris semble au point mort. La réforme institutionnelle promise par Emmanuel Macron n'est toujours pas à l'ordre du jour. Le déplorez-vous ?**

**ANNE HIDALGO :** Je ne le déplore pas spécialement. Ce qui m'intéresse, ce sont les actes. Bien sûr que pour aller plus loin, il faudrait sans doute une nouvelle réforme institutionnelle. La loi Maptam, qui a créé la Métropole du Grand Paris [MGP] en 2014, a eu le mérite de donner un cadre de travail aux maires. Je constate que le dialogue, l'échange, une certaine acculturation entre les acteurs ont permis des avancées concrètes sur le terrain. Quand Patrick Ollier [LR] a pris la présidence de la MGP, il m'a demandé : « Nous n'avons pas de budget, que peut-on faire pour développer l'esprit métropolitain ? » Je lui ai proposé de mettre à sa disposition la logistique utilisée pour l'appel à projets Réinventer Paris, qui avait si bien fonctionné. Nous avons monté l'opération Inventons la métropole, qui a levé 7 milliards d'euros d'investissement privés, dans des villes qui avaient du mal à attirer des promoteurs. La deuxième édition a permis de lever 4 milliards d'euros supplémentaires. Je mets au défi qui que ce soit de trouver une politique publique avec autant de retours sur investissement. Même sans réforme institutionnelle, le Grand Paris avance.

**D'autres exemples de réussites métropolitaines ?**

**A.H. :** Il y a bien sûr l'obtention des Jeux olympiques et paralympiques de 2024. Je pense aussi à l'Arc de l'innovation, qui concentre à l'est de Paris les industries créatives, les entreprises du numérique, l'économie sociale et solidaire. Sur la Zone à faibles émissions [ZFE] à l'intérieur de l'A86, nous avons réussi à dépasser les clivages partisans, ce qui n'était pas gagné. Et ce, grâce à une implication personnelle de Patrick Ollier et de Daniel Guiraud [premier vice-président (PS) de la MGP, ndlr], qui ont pleinement conscience de l'impératif de santé publique en jeu. Les sondages montrent que 75% des habitants de la Métropole veulent des mesures de restriction de la circulation polluante dans leur commune. Dernier exemple : avec les quatre équipes pluridisciplinaires qui ont rendu début juin leurs préconisations pour « Les Routes du futur du Grand Paris » [appel à candidatures internationales lancé en mai 2018, ndlr], nous sommes parvenus à fournir un travail commun, métropolitain.



**Sur quels sujets avez-vous l'impression que la gouvernance du Grand Paris est mal adaptée ?**

**A.H.** : Si vous prenez l'exemple des transports, le système actuel ne fonctionne pas aussi bien qu'il le devrait. La Société du Grand Paris [SGP] est dans la main de l'État ; les départements et la Région siègent au conseil d'administration, mais sont minoritaires. De l'autre côté, vous avez Île-de-France Mobilités avec une présidence assurée par la Région ; là, l'État n'est plus dans le tour de table. Cette situation n'est pas normale : deux instances qui se regardent souvent en chiens de faïence et qui n'intègrent pas tous les opérateurs. Il vaudrait mieux avoir un seul espace de pilotage des mobilités où tout le monde travaille ensemble. C'est pourquoi à Paris, j'ai créé un Comité parisien des mobilités dans lequel j'ai réuni toutes les institutions, ainsi que les opérateurs publics et privés, y compris

les taxis. Autre exemple : sur le logement, un clivage existe entre les maires de droite et ceux de gauche, lesquels veulent que le logement social soit mieux réparti et que l'on arrête de faire des emplois à l'ouest et des logements à l'est dans un contexte de transports saturés. Cette opposition pourrait être dépassée si tous les acteurs étaient autour de la table. Cela permettrait de mieux orienter les décisions des élus.

**Quelle amélioration proposez-vous ?**

**A.H.** : Ce qui constitue la métropole, ce sont avant tout les projets. C'était aussi ce que pensait Nicolas Sarkozy en 2009 lorsqu'il a lancé sa consultation internationale d'architectes sur le Grand Paris. Ensuite, François Hollande a posé un cadre pour permettre aux maires de travailler ensemble : c'est la MGP. Mais il manque aujourd'hui un autre lieu de dialogue, plus large, qui réunirait les communes, les territoires, la Région, l'État,

“

*Sur la Zone à faibles émissions [ZFE] à l'intérieur de l'A86, nous avons réussi à dépasser les clivages partisans, ce qui n'était pas gagné.*

mais aussi les grandes associations et les acteurs économiques. Je propose de créer une « Conférence des parties » du Grand Paris. Un peu comme les COP [Conferences of Parties, ndlr] qui se réunissent tous les ans sur le climat. Cela permettrait de donner du grain à moudre à la gouvernance de la zone dite « dense » qui couvre le territoire de la métropole. Cette Conférence des parties métropolitaine aurait un rôle

▼ **Vue d'artiste du périphérique en 2050 imaginé par le collectif Holos pour la consultation « Les Routes du futur du Grand Paris ».**





d'orientation, elle tracerait une feuille de route et serait coprésidée par le préfet de Région et le président de la Métropole. Ce serait un mode de gouvernance moderne. Aujourd'hui, les systèmes de gouvernement sont tous questionnés à travers le monde. Il faut de la solidité, de la permanence et en même temps de la souplesse pour que les décisions s'adaptent aux changements rapides, à l'image des systèmes de mobilité qui évoluent sans cesse et très vite avec le digital. Cela dit, la loi doit ensuite intervenir pour que la MGP ait un vrai budget, qui lui permette de peser.

**Lors de la dernière interview que vous nous avez accordée, vous plaidez – à l'instar d'Emmanuel Macron – pour une fusion des départements de la petite couronne avec la Métropole, qui aurait récupéré les compétences départementales...**

**A.H.** : J'ai dit que c'était une piste envisageable, à condition d'avancer dans le dialogue avec les élus des départements concernés. Mais les choses peuvent

fonctionner comme aujourd'hui si la Métropole a un peu plus de moyens et si l'on se dote de cette Conférence des parties.

**Valérie Pécresse demande toujours la suppression de la MGP...**

**A.H.** : Je ne l'ai pas entendue le demander à nouveau récemment. La Région Île-de-France est dans une situation spécifique. Comme dit Roland Castro [*l'architecte qui a remis le rapport « Paris en grand » au président de la République en septembre 2018, ndlr*], la région est comme un œuf au plat, et la majeure partie de la population habite dans le jaune. J'ai entendu Valérie Pécresse au Pavillon de l'Arsenal lors de l'annonce des lauréats d'Inventons la métropole : elle ne conteste pas la légitimité de ceux qui représentent les habitants de la zone centre de poser des questions spécifiques à cette dernière. Toutes les solutions ne sont pas forcément transposables à la grande couronne. Ce que je fais à Paris en matière de transports est possible parce que nous sommes une

ville dense, parce que l'on aménage la voirie avec des circulations douces. On ne peut pas empêcher des élus d'un territoire de porter des innovations au motif qu'elles n'intéressent pas d'autres élus. Il faut de l'écoute mutuelle et pas de l'immobilisme. Mais j'ai le sentiment ces derniers mois d'un rapprochement des points de vue. Je prends par exemple la proposition de Valérie Pécresse d'auditer la Mission d'information et d'évaluation [MIE] que nous avons initiée à Paris sur la transformation du périphérique comme une chose positive, une volonté de mieux travailler ensemble.

**L'action du maire de Paris se déploie-t-elle aujourd'hui à la bonne échelle ? Que pensez-vous de la proposition de Cédric Villani d'« intégrer les communes voisines en tant que nouveaux arrondissements » ?**

**A.H.** : Je travaille sur ces questions de métropole depuis 2001 avec Bertrand Delanoë et Pierre Mansat. Toute une étape de notre travail, de 2001 à 2005,



a consisté à réparer les mauvaises relations de Paris avec ses voisins, qui dénonçaient une volonté impérialiste de la capitale. On disait, à juste titre : Paris se défausse sur la banlieue de tout ce qu'elle ne veut pas intramuros. Pendant des décennies, la capitale a implanté hors de ses frontières les cimetières, les incinérateurs à ordures ménagères, et même des logements, construits à l'extérieur, mais pas entretenus. Il fallait corriger cela. Dans un deuxième temps, nous avons dit à nos voisins : nous devons travailler ensemble. Puis, il y a eu un travail exceptionnel réalisé en 2009 par les architectes-urbanistes sous l'impulsion de Nicolas Sarkozy sur le thème du Grand Paris post-Kyoto [le protocole de Kyoto a été signé en 1997 dans cette ville japonaise lors de la COP 3, ndlr].



*On ne peut pas empêcher des élus d'un territoire de porter des innovations au motif qu'elles n'intéressent pas d'autres élus. Il faut de l'écoute mutuelle et pas de l'immobilisme.*

Nous ne sommes plus du tout à l'époque du préfet Haussmann quand on décrétait d'en haut l'annexion par Paris des communes riveraines. Ces dernières ont une identité qu'elles ont envie de conserver et vivraient extrêmement mal d'être annexées. En revanche, si un jour des communes venaient me voir parce qu'elles ont envie de devenir des arrondissements de Paris, je ne leur fermerais pas la porte, surtout si cela est pertinent en termes d'échelle de vie. Ces communes ont légitimement envie de profiter de la force d'attraction de Paris et même du nom de Paris. Mais cela ne peut se faire que dans le cadre d'un processus démocratique, pas de façon hégémonique sur la seule décision du maire de Paris ou de l'État. L'élargissement de la capitale est une idée séduisante, mais quand on connaît la délicatesse des équilibres, il est essentiel d'avancer dans le dialogue avec nos voisins...

**Avec la campagne des municipales qui démarre, les candidats font beaucoup référence au Grand Paris, comme s'il s'agissait d'une élection du maire de la métropole. Comment l'expliquez-vous ?**

**A.H.** : Il est normal de penser Paris plus grand que Paris. Nous vivons dans une communauté de destin de 7 millions d'habitants, dans la zone dense. Mais il faut partir des faits et éviter de dire n'importe quoi. La campagne démarre pour certains, d'autres sont encore en rodage, mais chacun doit partir des réalités et ne pas se contenter de déclarations intempestives.

**La piétonnisation des berges de Seine a engendré la controverse la plus virulente de votre mandature. On vous a reproché votre « méthode », un « manque de dialogue » avec les communes voisines, impactée par cette décision. Avez-vous des regrets ?**

**A.H.** : Il y a eu un débat démocratique pendant la campagne de 2014 avec, d'un côté, un projet qui proposait la piétonnisation d'une autoroute urbaine dans le cœur de la ville au bord de la Seine et, de l'autre, un projet porté par Nathalie Kosciusko-Morizet [LR] qui maintenait les voies sur berge aux voitures. Les Parisiens ont choisi. Ensuite, il y a eu pendant deux ans tout le processus démocratique normal de la prise de décision : des votes en conseil de Paris, des conférences de citoyens, des réunions avec les maires des communes voisines, une enquête publique, une réponse à l'enquête publique... Quand on regarde les choses avec un peu d'objectivité, cet argument du manque de consultation ne résiste pas à l'épreuve des faits. La question de la « méthode » a été utilisée pour tenter de bloquer cette avancée majeure. Mais pour moi, le sujet était : est-ce qu'on le fait ou non ? Il n'y a pas d'entre-deux. Certains m'ont dit : « Tu as raison trop tôt. » Mais imaginez que je n'aie pas piétonnisé les berges. Imaginez que l'on ait encore cette saignée, cette autoroute urbaine en plein milieu de la ville. On me dirait : « Tu as raté la transition écologique. » Or c'est l'un des sujets majeurs de la planète et la préoccupation principale des Parisiens. Chacun peut constater les effets de la pollution atmosphérique et du dérèglement climatique, avec les canicules intenses. Il y a urgence à agir. Tergiverser, se réfugier derrière un faux problème de « méthode » pour ne rien faire, ce serait coupable.



*Si un jour des communes venaient me voir parce qu'elles ont envie de devenir des arrondissements de Paris, je ne leur fermerais pas la porte, surtout si cela est pertinent en termes d'échelle de vie.*

**Le rapport rédigé par des élus du conseil de Paris, qui vous a été remis fin mai, préconise de limiter à 50 km/h la vitesse sur le périphérique, de réduire le nombre de files de circulation et de réserver une voie au covoiturage et aux transports en commun. Quelle est votre position ?**

**A.H.** : Après l'offensive du lobby du diesel pour faire du sujet des voies sur berge l'alpha et l'oméga de la vie politique parisienne, on parlait de loin. Mais à un moment donné, les gens ont compris l'impact de la pollution sur la santé. Des collègues maires de la zone dense ont dit : on veut la même chose chez nous. La prise de conscience s'est accélérée pendant cette mandature, ce qui a permis que des élus comme Stéphane Beaudet [maire d'Évry-Courcouronnes (ex-LR), président de l'Association des maires d'Île-de-France et vice-président de Valérie Pécresse à la Région, ndlr] me disent : « Je suis d'accord, prenons le sujet par un prisme plus large en travaillant sur les routes et les autoroutes du futur. » Au conseil de Paris, quasiment tous les élus, y compris ceux qui avaient fait des recours contre les voies sur berge, ont réalisé que ce sujet était de moins en moins clivant. Nous pouvons désormais transformer le périphérique de façon consensuelle.

**Quel pourrait être le calendrier de cet aménagement ?**

**A.H.** : Les élus du conseil de Paris membres de la MIE ont effectué un travail très sérieux. Certaines mesures préconisées, comme la réduction de la vitesse, peuvent être prises assez vite. Nous organisons à présent des ateliers avec les communes voisines. Une file dédiée au covoiturage et aux transports en commun peut se mettre en place également assez rapidement. Certaines propositions issues du travail sur « Les Routes



“  
*Paris a un leadership très  
reconnu sur les mobilités  
et l'adaptation à  
l'élévation des  
températures, qui passe  
par un verdissement  
de la ville.*



*Chacun peut constater les effets de la pollution atmosphérique [...].*

*Il y a urgence à agir. Se réfugier derrière un faux problème de "méthode" pour ne rien faire, ce serait coupable.*

du futur du Grand Paris » sont également intéressantes, comme cette idée de geler le périphérique intérieur et de ne garder que le périphérique extérieur en double sens. Ou encore de créer une file prioritaire pour les circulations douces. D'autres propositions plus radicales existent aussi, qui aboutissent à la suppression à terme du périphérique ; elles vont dans le sens de l'histoire. Mais il faut procéder par étape.

**Le prix moyen du mètre carré à Paris vient de franchir les 10 000 euros. Que pensez-vous des candidats qui préconisent, pour résoudre la crise du logement, de construire... en banlieue ?**

**A.H.** : L'idée est loin d'être nouvelle, elle est déjà mise en œuvre. Le manque de

logements était l'un des trois grands défis qui a présidé à la création de la Métropole du Grand Paris. La rareté du logement renchérit son coût. Les Parisiens dépensent entre 30 et 50% de leurs revenus pour se loger. Mais ce n'est pas au maire de Paris de construire hors de Paris. Pour entraîner l'ensemble des maires de la métropole à faire des habitations, y compris du logement social, Paris doit montrer l'exemple. Les élus ont très peu de moyens de pression sur les prix du marché privé, à part l'encadrement des loyers, demandé par les élus parisiens et rétabli le 1er juillet grâce à Jacques Mézard [ministre de la Cohésion des territoires de juin 2017 à octobre 2018, *ndlr*]. Notre principal outil,

c'est le financement du logement social. Si on ne le fait pas à Paris, la gentrification s'aggravera et les classes moyennes ne pourront plus se loger. C'est pourquoi, avec Ian Brossat [*adjoint PCF au logement, ndlr*], nous avons investi trois milliards d'euros sur la mandature. Paris compte aujourd'hui 22% de logements sociaux. Heureusement que, depuis 2001, grâce à Bertrand Delanoë puis sous ma mandature, nous avons mené cette politique très volontariste. Si on laissait Paris devenir comme Londres ou San Francisco, des villes sans classe moyenne, c'est toute l'économie et l'âme de notre ville qui en pâtirait.

**Avec 8,2% des voix aux européennes à Paris, contre 19,2% cinq ans plus tôt, le Parti socialiste est tombé à un niveau historiquement bas, alors qu'EELV a frôlé les 20%. Est-ce que ce score vous inquiète dans la perspective des municipales ?**

**A.H.** : Les municipales sont une élection locale, où les gens répondent à une question qui concerne leur ville. Pour les élections européennes, les citoyens répondent à une question

#### ▼ Vue aérienne de Paris.



nationale et européenne. Si l'on peut tirer un enseignement de ce scrutin, c'est la confirmation d'une volonté très forte des Parisiens de voir mise en œuvre une accélération de la transition écologique. En 2014, j'ai pris des positions et des risques en annonçant notamment le bannissement du diesel. En 2015, lors de la COP 21, quand j'ai réuni 1 000 maires du monde entier qui ont contribué à l'accord sur le climat, il s'est produit quelque chose. Depuis, je préside le C40, le réseau qui regroupe les 96 plus grandes villes du monde engagées pour le climat. L'OCDE m'a par ailleurs demandé de piloter un travail sur la croissance inclusive avec ce qu'ils appellent les *Champion Mayors*. Tout cela permet une formidable émulation collective. Nous avons aussi engagé un travail dès 2015 sur la résilience de la ville. Paris a un leadership très reconnu sur les mobilités et l'adaptation à l'élévation des températures, qui passe par un verdissement de la ville.



*La campagne démarre pour certains, d'autres sont encore en rodage, mais chacun doit partir des réalités et ne pas se contenter de déclarations intempestives.*

**Comment analysez-vous le succès d'En Marche dans la capitale et la débandade de la droite parisienne ?**

A.H. : On constate une évolution très marquée de l'électorat d'En Marche depuis 2017, avec un basculement vers les arrondissements de l'ouest. Ce qui explique peut-être le changement de cap de certains élus de droite. Ils sont dans un questionnement qui n'est pas le même que dans les arrondissements détenus par la majorité municipale, où les habitants témoignent à chaque sondage de leur confiance en l'équipe en place. En 2020, chacun présentera ses propositions, ses alternatives, et les Parisiens choisiront. ♦

