

Anne Hidalgo : « Ma bataille n'est pas contre la voiture, mais contre la pollution »

Propos recueillis par Stéphane Mandard

Le Monde, 23 janvier 2018

Dans un entretien au « Monde », la maire de Paris défend sa politique de restriction de la place de la voiture pour « ne pas laisser un scandale sanitaire se développer ».

Interdiction du diesel en 2024 et de l'essence en 2030, fermeture des voies sur berges, restrictions de circulation... la politique antipollution de la maire socialiste de Paris suscite des crispations. Anne Hidalgo organisera une votation citoyenne au printemps.

Il n'y a pas eu de nouveaux véhicules interdits en janvier sur la base de la vignette Crit'Air. Vous ressentez le besoin de faire une pause, de relâcher la pression sur les Parisiens ?

Non, nous interdisons les véhicules polluants progressivement selon les dates que nous avons annoncées. Les Crit'Air 4 seront interdits au premier semestre 2019, puis les Crit'Air 3 en 2022, pour arriver à la fin du diesel à Paris en 2024.

En ce qui concerne la fin des véhicules thermiques, d'ici à 2030, c'est une mesure du plan climat que je soumettrai à la votation citoyenne. Douze ans, cela permet à chacun de se projeter et se préparer. Personne n'est pris au dépourvu.

2024 pour un Paris sans diesel, c'est réaliste ?

Absolument. Quand j'ai été élue, on envisageait même 2020 comme cap. J'ai entendu les remarques des professionnels, qui avaient besoin de plus de temps. Si on veut par exemple que les flottes de bus de la RATP aient entièrement basculé vers une nouvelle motorisation, le bon calendrier c'est 2024. J'ai encore eu une réunion récemment avec la RATP sur la montée en charge des achats de bus électriques ou au gaz. Et les Jeux olympiques vont être un accélérateur de cette transition écologique.

Comment se passera cette votation ?

Nous allons l'organiser un dimanche au printemps, avant ou après le dernier vote sur le plan climat au Conseil de Paris. Je souhaite que tous les Parisiens inscrits sur les listes électorales puissent y participer donc y compris les citoyens européens, mais aussi les résidents non-communautaires qui vivent dans la capitale. Et je souhaite pouvoir l'ouvrir aux 15-18 ans car il s'agit de leur avenir.

Vous ne craignez pas la réponse des Parisiens ? L'interdiction des voitures diesel et essence, ce n'est pas une mesure très populaire...

Au contraire, c'est une mesure très populaire à Paris pour lutter contre la pollution. Les Parisiens l'ont compris. C'est pour cela qu'ils m'ont élue en 2014. La proposition qui leur était faite était très clivée. Je leur proposais la sortie du diesel en 2020, la fermeture des voies sur berges aux voitures, les restrictions de circulation... tout cela était clairement énoncé dans mon programme. En face, la position de la droite et du centre était de ne pas faire tout ça. Les Parisiens ont choisi un cap volontariste sur la question de l'écologie.

Et les remontées que j'ai aujourd'hui des Parisiens, c'est : « Ne lâchez rien sur la pollution ! » Nos enfants sont en train de pâtir de maladies respiratoires ; trop de petits sont asthmatiques ; il y a 2 500 morts par an causées par la pollution de l'air. En mars, nous présenterons les résultats d'une nouvelle étude de chercheurs de l'Assistance publique-Hôpitaux de Paris qui vient confirmer les conséquences des pics de pollution sur la santé des habitants de la capitale.

Il y a une autre petite musique qui émane des taxis, des automobilistes qui râlent contre les bouchons...

C'est compliqué de changer de modèle dans une ville qui a fait du tout bagnole pendant cinquante ans. Les bouchons, c'est vieux comme Paris. Des textes de Balzac et de Hugo évoquent les embouteillages dans la capitale. Les reportages de l'Institut national de l'audiovisuel montrent les bouchons place de la Concorde dans les années 1950, 1960, 1970, 1980. A l'époque, c'était open bar pour l'automobiliste.

Je me souviens des réunions publiques en 2001-2003 sur le tramway : on était face à des salles hystériques, on se faisait traiter de dictateurs. En 2006, on inaugure le tramway et les Parisiens nous disent : « Qu'est-ce que vous nous avez emmerdés et qu'est-ce qu'on vous a emmerdée, mais vous aviez raison. » En revanche, la droite parisienne ne vient pas à l'inauguration, elle boycotte.

Dix ans plus tard, l'opposition dénonce votre « autoritarisme »...

Ce sont les mêmes mots utilisés depuis 2001 par la droite parisienne pour attiser un débat dans lequel elle n'est pas à l'aise car elle voit bien que les Parisiens veulent moins de pollution et que seul un sur dix prend sa voiture pour aller travailler.

Ce qui a changé, c'est l'intervention des lobbies de l'industrie des énergies fossiles. Mon annonce de la fin du diesel les a amenés à être très méthodiques dans leur soutien aux attaques dirigées contre moi et même à générer certaines de ces attaques.

Les maires étrangers avec lesquels je travaille sont confrontés à des pressions similaires. Peut-être que ces lobbies ont compris que les édiles des grandes métropoles sont des prescripteurs. Si Paris, New York, Montréal, Los Angeles ou Mexico disent stop au diesel, cela change la donne. Ces villes-mondes représentent 650 millions d'habitants et 25 % du produit intérieur brut mondial. Longtemps les maires n'étaient pas dans les radars des lobbies ; ils attaquaient les pouvoirs européens, les parlementaires et les ministres ; aujourd'hui, les édiles sont en première ligne.

Quels types de menaces avez-vous subi ?

Un acteur éminent de ce lobby est venu me voir au début de mon mandat en me disant : « Vous allez changer de discours. Et si vous ne changez pas de discours, je vous rendrai responsable de la baisse de l'emploi dans le secteur automobile et on vous fera battre en 2020 ». C'était un jour de pic de pollution.

J'ai répondu à ce monsieur : « Vous êtes sans doute très puissant. Mais moi, je préfère être du bon côté de l'histoire car vous aurez sûrement à faire un jour à tous ces gens qui vont mourir des particules. Vous savez qu'elles sont extrêmement nocives, vous nous expliquez qu'elles sont capturées par vos filtres, mais ils laissent en fait passer les plus fines, les plus dangereuses. Je ne veux pas être celle qui, en connaissance de cause, laisse un scandale de santé publique se développer ». C'était avant le dieselgate.

Vous n'avez aucun regret ?

Si j'avais voulu rester dans mon petit confort, j'aurais pu y aller à petits pas, histoire de surfer sur la vague. Ça m'aurait permis d'éviter de me prendre le lobby du diesel en pleine figure.

Mais le sujet de la pollution est tellement grave ! Les questions de santé publique sont cruciales pour moi. Peut-être parce que j'ai été inspectrice du travail, que j'ai vu les maladies professionnelles, l'amiante... J'ai une sensibilité particulière, comme beaucoup de Parisiens et de Parisiennes d'ailleurs. Si bien que je me suis dit : « OK, tu vas prendre des coups, mais tu n'as pas le droit de ne pas y aller. »

La voiture, c'est une bataille politique ?

Ma bataille n'est pas contre la voiture, mais contre la pollution. C'est un changement de modèle. Certains le voient comme une contrainte, comme s'ils perdaient une part de leur confort. Or c'est une opportunité, y compris économique. On ne peut pas s'accrocher à un modèle du passé au nom de l'amortissement d'investissements massifs dans le diesel et au détriment de la santé. Je sais que c'est compliqué car cela nécessite des changements de modèle économique et industriel, de comportements personnels. Et ça ne se fait pas naturellement pour certains. Donc il faut les accompagner.

Comment ?

D'abord, Paris a le réseau de métro le plus dense au monde. C'est une base que beaucoup de villes n'ont pas. Il faut l'entretenir et continuer à l'étendre, aux quartiers enclavés de la petite couronne ou aux départements de grande couronne pour faciliter les déplacements de banlieue à banlieue. C'est l'objet du Grand Paris Express, dont le calendrier de livraison doit être respecté. Nous avons aussi apporté de nouvelles mobilités. Avec le tramway, Autolib', Vélib'. Même si avec le nouveau marché, il y a une période difficile.

Le nouveau Vélib' est aux abonnés absents. Vous ne regrettez pas d'avoir changé de prestataire ?

La loi nous imposait de lancer un nouvel appel d'offres. JC Decaux avait fait un travail formidable. Passer à une autre entreprise, qui débarque dans l'univers parisien, il ne m'avait pas échappé que cela n'allait pas se faire facilement. Je mets la pression tous les jours sur le nouveau prestataire pour qu'il réponde au mieux au cahier des charges. Et nous avons décidé de dédommager les abonnés en leur remboursant le mois de janvier. Si les retards persistent, je suis favorable à ce que nous remboursions aussi février.

Ce nouveau prestataire n'est pas responsable du retard pris dans le développement du plan vélo...

Le plan vélo, je dois le négocier avec la préfecture de police. Il y a des endroits où la Ville de Paris ne peut pas décider sans elle. Nous essayons d'accélérer car Paris est très en retard. Mais je veux avancer sans passage en force, sans aller au clash permanent ; donc oui, je l'admets, avec le préfet, nous discutons au tronçon près. Mais nous avançons, notamment sur des pistes bidirectionnelles qui sécurisent l'usage du vélo.

Le « passage en force », on vous l'a reproché dans le dossier de la fermeture des voies sur berges...

Il n'y a pas eu de passage en force. J'ai été élue avec cette mesure dans mon programme. Un premier vote a été organisé juste après mon élection, un an de concertation, un comité de suivi avec un avis positif du préfet. Le conseil régional d'Ile-de-France et sa présidente Valérie Pécresse ont décidé d'en faire un combat politique. Elle aurait mieux fait de consacrer toute cette énergie à faire en sorte que le réseau de transport en commun francilien fonctionne mieux.

Vous partagez avec Valérie Pécresse votre opposition à un péage urbain. Le gouvernement veut favoriser sa mise en place...

Tout dépend ce que l'on appelle péage urbain. S'il s'agit de faire payer l'ensemble des personnes qui entrent dans Paris en voiture, je suis contre. Cela créerait une discrimination en fonction des revenus. En revanche, je suis favorable à tout système qui renforcerait et automatiserait le contrôle des vignettes Crit'Air, pour s'assurer que les véhicules qui entrent dans la capitale ont bien le droit d'y circuler. Nous pouvons aussi regarder chez nos voisins du nord de l'Europe, qui ont expérimenté des péages positifs : les citoyens qui renoncent à circuler en voiture aux heures de pointe reçoivent un bonus.

Concernant Crit'Air, votre adjoint aux transports a reconnu que les contrôles étaient très compliqués...

C'est vrai. Des dispositifs de vidéo surveillance devraient permettre de vérifier la couleur de la vignette. Le système le plus efficace serait le contrôle des plaques d'immatriculation et des amendes automatiques pour ceux qui ne respectent pas les restrictions de circulation. En attendant, je dispose tout de même de nouveaux moyens pour renforcer ce contrôle, puisque j'ai accueilli, le 1er janvier, plus de 1 800 agents anciennement affectés à la préfecture de police dont une partie sera chargée du contrôle des vignettes Crit'Air.

Ne faudrait-il pas étendre Crit'Air au-delà du périphérique pour protéger les populations les plus exposées, qui résident à sa proximité ?

Si bien sûr. La politique que l'on conduit à Paris doit être portée à l'échelle métropolitaine qui représente 7 millions d'habitants. J'ai dit à Emmanuel Macron que la Métropole doit avoir le droit d'agir elle aussi dans le domaine des transports. Le périphérique va profondément changer. On peut avoir assez vite des files dédiées pour les transports collectifs et non polluants, pour le covoiturage. Cette file serait un bonus pour tous ceux qui adoptent des comportements vertueux. Le périph' peut aussi être un terrain d'expérimentation pour les véhicules autonomes.

Peut-on continuer à accueillir des enfants dans des crèches et des écoles en bordure du périphérique ? Il y a une urgence sanitaire.

L'urgence sanitaire, c'est de supprimer les sources de pollution et donc les motorisations polluantes. On sait qu'il y a des endroits comme Porte de Bagnolet, près des gros échangeurs, qui posent problème. Nous travaillons aussi sur la qualité de l'air intérieur. Il y a des expérimentations pour équiper les crèches de systèmes de purification.

La gestion des pics de pollution pose problème. Trouvez-vous normal que la préfecture attende systématiquement la fin des épisodes pour décréter la circulation différenciée ?

Il y a un problème, un peu atténué, certes, depuis que le comité d'expert ne se réunit plus à 17 heures mais à 11 heures. Mais on n'est pas allé vers ce que je demandais : l'automatisme. Il faut être sérieux. A partir du moment où il y a un risque, les autorités publiques doivent déclencher automatiquement la circulation différenciée.

Les transports en commun ne sont plus gratuits lors des pics de pollution...

Je le regrette. C'est un recul. A l'heure où nous devons rendre les transports en commun plus attractifs pour les citoyens, en Ile-de-France, c'est le contraire : la région décide à chaque rentrée d'augmenter le prix du passe Navigo. A Paris, j'ai donc décidé d'accorder à partir de juin sa gratuité aux plus de 65 ans, sous condition de ressources, pour favoriser la mobilité de nos aînés et les accompagner vers l'usage des transports en commun.

Stéphane Mandard