

# Les voies divergentes d'Hidalgo et de Pécresse

La maire de Paris et la présidente de la région mettent en scène leur opposition sur les transports

Rien ne va plus entre Anne Hidalgo et Valérie Pécresse. La maire (PS) de Paris et la présidente (LR) de la région Ile-de-France se reprochent mutuellement leur mauvaise conduite de la politique des transports dans la région.

La maire de la capitale juge « *inacceptable* » la décision « *unilatérale* » de M<sup>me</sup> Pécresse d'augmenter le prix du forfait Navigo de 3 euros le 1<sup>er</sup> août. La patronne de la région, elle, dénonce « *la décision précipitée* » de M<sup>me</sup> Hidalgo qui souhaite interdire les voitures définitivement de rouler, dès cet été, sur la voie Georges-Pompidou, sur la rive droite de la Seine entre le 1<sup>er</sup> et le 4<sup>e</sup> arrondissement.

Dans une lettre comminatoire, versée le 7 juillet à l'enquête publique sur ce projet, M<sup>me</sup> Pécresse affirme que la « *fermeture [à la circulation] aggravera les embouteillages en Ile-de-France* ». Elle prédit un « *surcroît de trafic* » sur le périphérique et l'A86. Elle redoute « *les conséquences sur l'un des trois accès à l'A4 déjà embouteillé* » dans le sud-est de Paris. Elle pronostique que les « *reports* » de trafic du centre de Paris vers « *ses bordures* » vont annihiler les bénéfices escomptés par la ville sur la qualité de l'air dans la capitale. Au terme de ce courrier que *Le Monde* s'est procuré, M<sup>me</sup> Pécresse indique qu'elle se réserve le droit d'introduire des recours si une nouvelle enquête publique sur les effets du

projet n'est pas lancée « *sur un périmètre régional* », préalable indispensable à ses yeux avant que l'Etat donne son feu vert à la piétonisation.

Mardi 12 juillet, M<sup>me</sup> Hidalgo devait riposter à des attaques de la même teneur lors d'une réunion à laquelle elle a convié les maires d'arrondissements, les maires de la petite couronne, les élus de la Métropole du Grand Paris dont son président (LR), Patrick Ollier. M<sup>me</sup> Hidalgo devait réaffirmer sa détermination à obtenir l'accord de l'Etat dès septembre à la fermeture des berges. « *Il est hors de question que je me rende coupable – parce que je sais que la pollution tue – d'une faiblesse qui me conduirait à reculer devant la fronde de ceux qui considèrent qu'il est toujours trop tôt pour agir* », prévenait-elle, le 4 juillet.

## Effet localisé

Elle devait rappeler que « *dès septembre 2015, la ville a rendu publique une étude qui montre que la fermeture des voies sur berges a un effet localisé dans Paris et quasi inexistant au-delà du périphérique* », affirme Christophe Najdovski, adjoint (EELV) aux transports de M<sup>me</sup> Hidalgo. Cette étude a été transmise à l'époque à Stéphane Beaudet, vice-président [LR] chargé des transports de M<sup>me</sup> Pécresse et versée au dossier de l'enquête publique ». M. Najdovski en déduit que la droite prati-

que une « *pure et simple obstruction politicienne, destinée à empêcher M<sup>me</sup> Hidalgo d'appliquer un de ses engagements de mandature* ».

La maire de Paris, de son côté, fait grief à M<sup>me</sup> Pécresse d'avoir annoncé, « *de manière unilatérale* », le 27 juin, la hausse du prix du Navigo, dès le 1<sup>er</sup> août. « *J'entends qu'avant une décision de cette nature, je sois consultée ne serait-ce que parce que Paris finance 30 % des contributions publiques du Syndicat des transports d'Ile de France* » (STIF), s'est emportée M<sup>me</sup> Hidalgo, le 4 juillet. Paris, corrige le cabinet de M<sup>me</sup> Pécresse, ne contribue qu'à hauteur « *de 3,8 % au budget total du STIF, qui avoisine les 10 milliards* ».

Mercredi 13 juillet, M<sup>me</sup> Pécresse devait obtenir le vote de cette hausse au conseil d'administration du STIF. Les représentants de la Ville de Paris devaient s'y opposer, sans pour autant empêcher son adoption puisque la droite y est majoritaire. Soucieuse d'atté-

nuer l'effet négatif de cette hausse tarifaire, la patronne de la région a annoncé, mardi, l'indemnisation des usagers victimes des grèves, au printemps, dans les transports en commun où le service minimum n'a pas été mis en œuvre correctement. Un million de personnes devrait, selon elle, percevoir 20 euros, cofinancés par le STIF et la SNCF.

S'il est manifeste, le différend entre M<sup>me</sup> Pécresse et M<sup>me</sup> Hidalgo n'en est pas moins le prélude à des négociations à venir. Une étude récente réalisée pour la Ville de Paris montre que 50 % des voitures qui circulent dans les quartiers centraux viennent de banlieue ou s'y rendent. « *Le centre de Paris est asservi à l'automobile*, s'insurge M. Najdovski. *Nous devons travailler à y supprimer la circulation de transit*. » Cette ambition suppose de renforcer les transports en commun, ce qui nécessitera de nouveaux financements du STIF, rappelle-t-on à la Mairie de Paris.



Anne Hidalgo (à gauche) et Valérie Pécresse, à Paris, le 6 juillet. ROMUALD MEIGNEUX/SIPA

## « La droite pratique une pure et simple obstruction politicienne »

CHRISTOPHE NAJDOVSKI  
adjoint (EELV) aux transports  
d'Anne Hidalgo

Des raisons plus politiques expliquent aussi qu'elles affichent leur désaccord. M<sup>me</sup> Pécresse se pose en porte-étendard du combat contre la fermeture des voies sur berges pour relayer la fronde des maires de banlieue. Elle tente ainsi de supplanter la Métropole du Grand Paris, majoritairement à droite, dans son rôle de contre-pouvoir à la capitale. Elle occupe ainsi l'espace face à ce nouvel échelon territorial dont elle espère obtenir la disparition, en cas d'alternance en 2017. La maire de la capitale, première vice-prési-

dente de la MGP, ne l'entend pas de cette oreille : « *M<sup>me</sup> Pécresse n'est pas la chef de toute la région et de toutes les collectivités et ce n'est pas elle qui va décider la politique de Paris* », tonne-t-elle.

Pour M<sup>me</sup> Hidalgo, cliver avec M<sup>me</sup> Pécresse est aussi une façon de donner un coup de chapeau à Manuel Valls. Le premier ministre a signé, le 27 juin, un accord avec M<sup>me</sup> Pécresse qui vise à dégager 300 millions d'euros supplémentaires par an pour les transports franciliens. Cette enveloppe aurait pu permettre à la région de ne pas augmenter le passe Navigo, prétend Matignon. Sans la hausse du tarif, le compte n'y était pas, répète la patronne de l'Ile-de-France, « *M. Valls l'a reconnu* », insiste-t-elle. M<sup>me</sup> Hidalgo n'en démord pas : il existe, dit-elle, « *bien d'autres façons* » pour la présidente de région de dégager des marges de manœuvre plutôt que de puiser dans la poche des usagers. ■

BÉATRICE JÉRÔME